

Kaakkois-Suomen tiepiirin joukkoliikenneselvitys

Tiehallinnon selvityksiä 37/2001



Kaakkois-Suomen tiepiirin joukkoliikenneselvitys

Tiehallinnon selvityksiä 37/2001

Tiehallinto
Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kouvola 2001

Kansikuva: Raimo Risu/Tieliikelaitos

ISSN 1457-9871

ISBN 951-726-784-3

TIEH 3200683

Kouvola 2001

Tiehallinto

Kaakkois-Suomen tiepiiri

Kauppamiehenkatu 4

45100 KOUVOLA

Puhelinvaihte 0204 22 153

Asiasanat: Joukkoliikenne, toiminnansuunnittelu, strategiat, kehittäminen, Kaakkois-Suomen tiepiiri

Aiheluokka: 111

TIIVISTELMÄ

Kaakkois-Suomen tiepiirin joukkoliikenneselvityksen laatimisen pääasiallisena tarkoituksena on selvittää, miten tiepiiri voi omassa toiminnassaan ottaa joukkoliikenteen toimintaedellytykset paremmin huomioon. Tarkastelun pääpaino on aikataulunmukaisessa linja-autoliikenteessä.

Joukkoliikenneselvityksen laatimisen aikana on tarkasteltu joukkoliikenteen yleisiä lähtökohtia tiepiirin alueella sekä käyty läpi tienpitoa joukkoliikenteen näkökulmasta. Vuoropuhelu on kuulunut tärkeänä osana selvityksen laatimiseen. Vuoropuhelua on käyty sekä tiepiirin sisällä että yhteistyötahojen kanssa mm. joukkoliikenteen toimintaympäristön kehittämistarpeista.

Lähtökohtien ja vuoropuhelun pohjalta on muodostettu esitys tiepiirin joukkoliikenteen toimintalinjoista ja niitä tukevista käytännön kehittämistoimenpiteistä. Esitetyt toimintalinjat ovat seuraavat:

1. Yhteistyön laajentaminen: Kaakkois-Suomen tiepiiri laajentaa ja kehittää yhteistyötä joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamiseksi eri toimijaosapuolten kanssa.
2. Joukkoliikenneasioiden käsittelyn kehittäminen tiehankkeissa: Kehitetään joukkoliikenneasioiden käsittelyä tiehankkeiden suunnittelu- ja toteutusvaiheissa.
3. Talvihoidon kehittäminen: Talvihoidon toimenpiteet kohdistetaan nykyistä tarkemmin joukkoliikenteen ongelmakohtiin, jotka selvitetään yhteistyötahojen kanssa.
4. Pysäkkikatosten talvihoidon kehittäminen: Pysäkkikatosten talvihoito esitetään sisällytettäväksi kyseisen tien tieosuuden hoitourakkaan. Kustannusvastuu ratkaistaan kunnan ja valtion välisen, yleisen tien pidossa noudatettavan kustannusjakoperiaatteen mukaisesti.
5. Linja-autopysäkkien kehittäminen: Kehitetään keskeisimpien linja-autopysäkkien turvallisuutta ja palvelutasoa.
6. Osallistuminen alueellisiin liikennejärjestelmäsuunnitelmiin ja joukkoliikenteen pääreittien kehittämiseen kaupunkiseuduilla: Tiepiiri osallistuu liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen sekä kaupunkiseutujen tärkeimpien linja-autopysäkkien kehittämiseen (ns. laatuikäytävät) yhteistyössä muiden osapuolten kanssa.

Tiepiirin johtoryhmä on käsitellyt raportin sen luonnosvaiheessa. Toimintalinjojen ja kehittämistoimenpiteiden seurannasta vastaa tiepiirin joukkoliikenteen vastuhenkilö.

ALKUSANAT

Kaakkois-Suomen tiepiirin joukkoliikenneselvityksen laatimisen tarkoituksena on selvittää yhteistyötahojen kanssa miten tiepiiri voi omassa toiminnassaan ottaa joukkoliikenteen toimintaedellytykset paremmin huomioon.

Joukkoliikenneselvityksen tekeminen perustuu Tiehallinnon ensimmäiseen joukkoliikenteen erityistarpeita koskevaan toimintalinjaan "Joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen - Toimintalinja 2000".

Selvityksen laatimisesta vastanneeseen työryhmään ovat kuuluneet:

Keijo Viljakainen	Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kari Halme	Kaakkois-Suomen tiepiiri
Risto Pennanen	Etelä-Suomen lääninhallitus
Ulla Marjamaa	Itä-Suomen lääninhallitus
Kari Hiltunen	Itä-Suomen lääninhallitus
Ari Pietarinen	Kymenlaakson liitto
Raine Valtonen	Etelä-Karjalan liitto
Heikki Rintamäki	Etelä-Savon maakuntaliitto
Matti Jolkkonen	Linja-autoliitto, Kaakkois-Suomi

Selvityksen ovat laatineet Insinööritoimisto A-TIE Oy:stä dipl.ins. Erika Helin ja dipl.ins. Heimo Rintamäki sekä Tieliikelaitoksen Konsultoinnin Itä-Suomen yksiköstä dipl.ins. Noora Airaksinen ja dipl.ins. Olli Mäkelä.

SISÄLTÖ

1	TAUSTAA	7
1.1	Joukkoliikenne Suomessa	7
1.2	Tienpidon linjaukset 2015 ja joukkoliikenteen toimintalinjat 2000	9
1.3	Joukkoliikenneselvityksen tarkoitus ja tavoitteet	10
2	JOUKKOLIIKENTEESEEN LIITTYVIÄ LÄHTÖKOHTIA	11
2.1	Joukkoliikenteen toimintaympäristö Kaakkois-Suomessa	11
2.2	Joukkoliikenteen yhteistyötahoja	14
2.3	Joukkoliikenne tiepiirin tienpidon ohjauksessa ja tienpidossa	15
2.4	Joukkoliikennettä koskevat tiedot ja niiden tuottaminen	18
2.5	Yhteistyötahojen tekemät joukkoliikennettä koskevat suunnitelmat	19
2.6	Eri tahojen saama asiakaspalaute	20
2.7	Joukkoliikenne ja liikenneonnettomuudet	20
3	JOUKKOLIIKENTEEN TOIMINTAEDELLYTYKSIÄ KOSKEVAT TARPEET	22
3.1	Yleistä	22
3.2	Yhteistyö	22
3.3	Tiestön hoito	23
3.4	Pysäkkien hoito	24
3.5	Pysäkkien palvelutaso	25
3.6	Matkustajainformaatio	26
3.7	Tietotarpeet	26
3.8	Erietyiset ongelmakohteet	28
3.9	Joukkoliikenteen pääreitit kaupunkiseuduilla	30
4	JOUKKOLIIKENTEEN TOIMINTALINJAT JA TOIMENPITEET	31
4.1	Tavoitteet ja toimintalinjat	31
4.2	Toimintalinjoja tukevat toimenpiteet	32
4.3	Yhteenvedo toimintalinjoista ja niiden vaikutuksista	38
4.4	Jatkotoimenpiteet ja seuranta	40
5	LIITTEET	41

1 TAUSTAA

1.1 Joukkoliikenne Suomessa

Vuonna 1999 Suomessa tehtiin lähes 540 miljoonaa julkisen liikenteen matkaa. Linja-autojen osuus tästä on yli 63 prosenttia. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella osuus on lähes 90 prosenttia. Linja-autot yhdistävät kaupungit ja maaseudun toisiinsa joustavasti, reittiverkosto on tiheä ja kattava.

Linja-autoyrittäjiä Suomessa on runsaat 400. Helsingissä, Turussa ja Tampereella toimii kunnallinen liikennelaitos. Lisäksi linja-autoilla harjoitettavaan tilaus- ja ostoliikenteeseen oikeuttava joukkoliikennelupa on noin 500 yrityksellä tai henkilöllä.

Linja-autoliikenne on pienyritysvaltaista. Tyypillisimmillään suomalaisella yrityksellä on omistuksessaan korkeintaan viisi autoa. Yli sadan auton määrään yltää Suomessa vain yhdeksän yritystä ja kaksi liikennelaitosta.

Julkinen liikenne on Suomessa järjestetty niin, että linja-autoyrittäjät hoitavat kannattavan liikenteen asiakastuloilla (linjaliikenne) ja viranomaiset ostavat sitä täydentävää liikennettä (ostoliikenne). Linja-autoliikenteen hoitomalli perustuu liikennelupiin. Peruslupa on nimeltään joukkoliikennelupa, joka oikeuttaa tilaus- ja ostoliikenteen harjoittamiseen. Ilman ostosopimusta hoitettavaan aikataulunmukaiseen reittiliikenteeseen vaaditaan linjaliikennelupa.

Yli 80 prosenttia linja-autoliikenteestä on itsekannattavaa. Valtion ja kuntien varoin ostetaan liikennepalveluja maassamme siellä, missä vähäisen asukasmäärän ja sen seurauksena riittämättömien lipputulojen takia niiden tuottaminen on yrityksille tappiollista. Poikkeuksena valtakunnallisesta toimintatavasta on pääkaupunkiseutu, jolla kaupungit ostavat ja kilpailuttavat kaikki seudun sisäiset linja-autoliikennepalvelunsa.

Linja-autoliikenne jakautuu kuudeksi liikennetyypiksi: maaseutuliikenteeksi, pienten ja keskisuurten kaupunkien paikallisliikenteeksi, sopimusliikenteeksi (suurten kaupunkien paikallisliikenne), pikavuoroliikenteeksi, tilausliikenteeksi sekä palveluliikenteeksi. *Taulukossa 1* on esitetty matkustajamääriä ja ajokilometrejä eri liikennetyypeittäin Suomessa.

Taulukko 1. Matkustajamääriä ja ajokilometrejä linja-autoliikenteen eri liikennetyypeittäin Suomessa vuonna 1999 Linja-autoliiton jäsenyritysten tilastojen mukaan.

	Matkustajia 1999 (miljoonaa matk.)	Kilometriä 1999 (miljoonaa km)
Pikavuoroliikenne	7,32	63,80
Paikallisliikenne	63,57	62,27
Sopimusliikenne	111,97	74,31
Maaseutuliikenne	49,87	127,07
Linjaliikenne yhteensä	232,73	327,45
Palveluliikenne	0,42	1,46
Säännölliset tilausajot	3,09	7,15
Kotimaan matkailu	9,39	70,70
Ulkomaan matkailu	0,34	9,53
Tilausliikenne yhteensä	12,82	87,38
Siirto- ja huoltoajot		23,95
Kaikki yhteensä	245,97	440,24

Maaseuduksi Suomessa kutsutaan perinteisesti haja-asutusalueita ja alle 500 asukkaan taajamia. Maaseudun liikenteestä on lipputuloperusteista linjaliikennettä noin 70 prosenttia. Läänien ostamilla liikennepalveluilla on tärkeä merkitys lipputuloperusteisen liikenteen täydentäjänä. Merkitys korostuu erityisesti Pohjois- ja Itä-Suomessa. Maaseutuliikenteen suurin asiakaskunta ovat koululaiset. Asiointiliikenteen hoitamisessa ovat maaseudulle ulottuvat palvelulinjat ja kutsujoukkoliikenne osoittautuneet hyviksi toimintamalleiksi.

Palveluliikennettä oli kevään 2000 tilanteen mukaan Suomessa 60 paikkakunnalla. Lisäksi 20-30 kunnassa oli suunnitteilla palvelulinjojen aloittaminen. Palvelulinjat toimivat joko joustavina reitteinä tai kutsuohjattuna liikenteenä. Reiteiltä pystytään tekemään poikkeamia asiakkaiden tarpeiden mukaan, sillä palvelulinjojen aikataulut on tarkoituksella tehty väljiksi. Kutsujoukkoliikenteessä asiakkaat tilaavat matkansa matkojenyhdistelykeskuksesta. Alueellinen kutsujoukkoliikenne edellyttää bussi- ja taksialan sujuvaa yhteistyötä.

Vuoden 2000 tietojen mukaan kaupunkiseutujen muodostamia seutulippu-alueita Suomessa oli lähes 40. Seutulippualueisiin kuului yli 260 kuntaa.

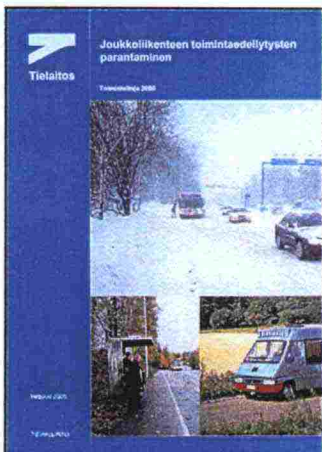
1.2 Tienpidon linjaukset 2015 ja joukkoliikenteen toimintalinjat 2000



Tiehallinnon "Tienpidon linjaukset 2015" -strategian mukaan tienpidon tavoitteena on mm.

- luoda edellytykset kuljetus- ja matkaketjuille eri liikennemuotojen kesken,
- tukea ja edistää valtakunnallisten ja alueellisten liikennejärjestelmien tavoitteita ja toteuttaa niitä koskevia investointeja,
- lisätä kuljetusten turvallisuutta, sujuvuutta ja luotettavuutta,
- turvata henkilöliikenteen toimintaedellytykset eri väestöryhmille kaupungeissa, taajamissa ja haja-asutusalueilla sekä
- edistää joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä etenkin suurilla kaupunkiseuduilla.

Tavoitteet ovat liikenne- ja viestintäministeriön joukkoliikenteen yleispoliittisten tavoitteiden mukaisia.



Huhtikuussa 2000 hyväksyttiin Tiehallinnon ensimmäinen joukkoliikenteen erityistarpeita koskeva toimintalinja: "Joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen - Toimintalinja 2000". Se on tehty lähivuosille. Toimintalinjan tavoite on ohjata Tiehallinnon toimintaa niin, että se voi omalta osaltaan olla luomassa edellytyksiä joukkoliikenteen kysynnän ylläpitämiselle ja lisäämiselle. Toimintalinjaukset painottuvat toimintatapojen kehittämiseen. Linjausten yhtenä pääkohtana ovat tiepiirikohtaiset joukkoliikenneselvitykset, joiden laatimisen kautta investoinnit ja erilaiset kehittämistoimet konkretisoituvat tarkemmin.

1.3 Joukkoliikenneselvityksen tarkoitus ja tavoitteet

Kaakkois-Suomen tiepiirin joukkoliikenneselvityksen laatimisen pääasiallisena tarkoituksena on selvittää yhteistyötahojen kanssa miten tiepiiri voi omassa toiminnassaan ottaa joukkoliikenteen toimintaedellytykset paremmin huomioon.

Selvityksen tavoitteena on:

- kuvata joukkoliikenteen toimintakenttää tiepiirin alueella,
- arvioida tiepiirin ja joukkoliikenteen sidosryhmien toimintaa ja tehdä esitys yhteistyön kehittämismahdollisuuksista,
- selvittää joukkoliikenteeseen liittyvät ongelmat, tarpeet ja odotukset,
- tuottaa tiepiirille tavoitteet, toimintalinjat ja kehittämistoimenpiteet joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamiseksi,
- arvioida toimintalinjojen ja kehittämistoimenpiteiden vaikutuksia mm. tienpitoon, yhteistyötahoille ja joukkoliikenteen matkustajille,
- laatia ehdotus kehittämistoimenpiteiden toteuttamisohjelmasta kustannuksineen, toteutusjärjestyksineen ja alustavine aikatauluineen sekä
- määrittää toimenpiteiden toteutumisen seuranta ja siihen liittyvät tehtävät.

Kaakkois-Suomen tiepiirin joukkoliikenneselvityksessä otetaan erityisesti huomioon kytkennät liikennejärjestelmäsuunnitteluun sekä joukkoliikenteen pääreittien kehittämistarpeet kaupunkiseuduilla.

Tarkastelun pääpaino selvityksessä on aikataulunmukaisessa linja-autoliikenteessä. Taksiliikenteen osalta tarkastellaan niillä ajettavaa joukkoliikennettä.

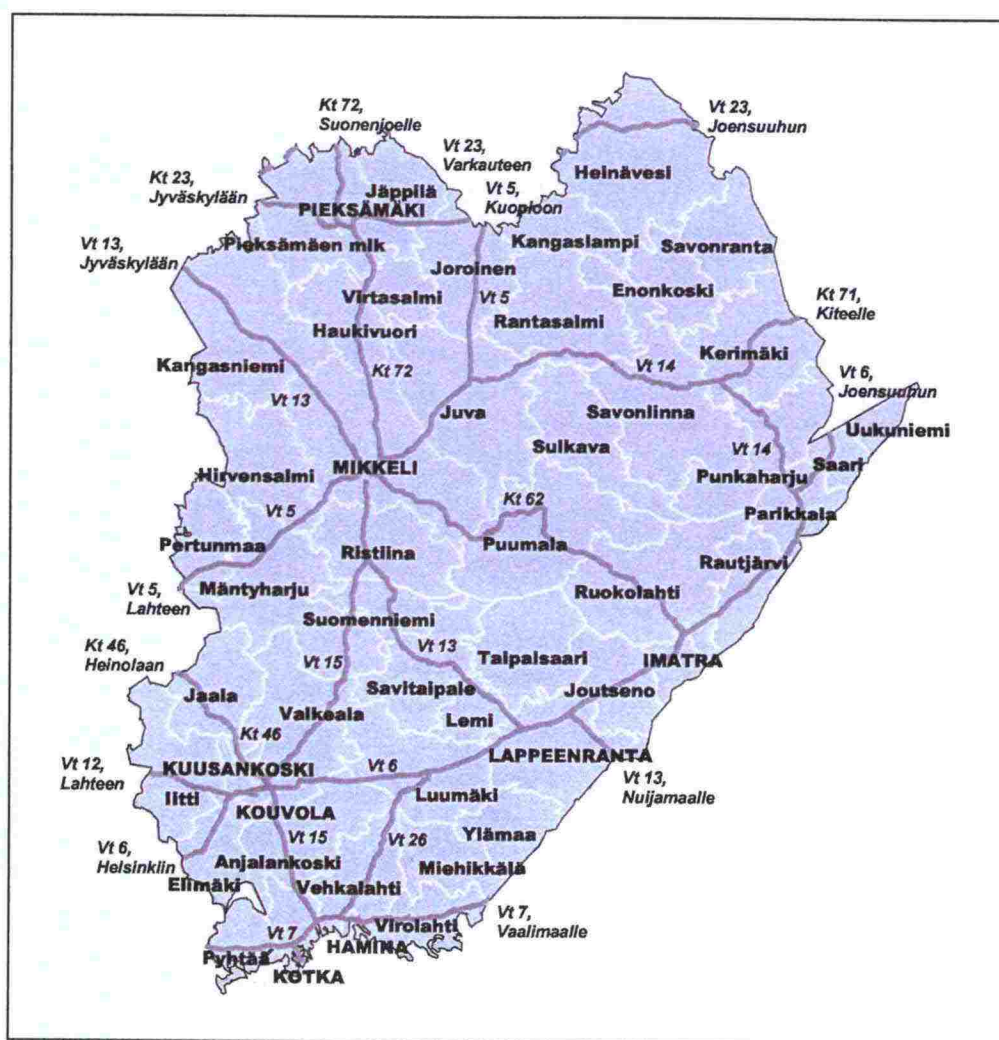
Tarkoituksena on, että joukkoliikenneselvityksessä esitettävät joukkoliikenteen toimintalinjat ja kehittämistehtävät otetaan huomioon tiepiirin toiminnassa sekä laadittaessa tulevien vuosien toiminta- ja taloussuunnitelmia.

2 JOUKKOLIIKENTEeseen LIITTYVIÄ LÄHTÖKOHTIA

2.1 Joukkoliikenteen toimintaympäristö Kaakkois-Suomessa

Kaakkois-Suomen tiepiirin toiminta-alueena ovat Kymenlaakson, Etelä-Karjalan ja Etelä-Savon maakunnat. Maakunnista Kymenlaakso ja Etelä-Karjala kuuluvat Etelä-Suomen lääniin ja Etelä-Savo Itä-Suomen lääniin.

Asukkaita koko Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella on noin 500 000. Kuntia tiepiirin alueella on 50. Näistä kaupunkeja on kymmenen. Kunnat näkyvät *kuvassa 1*.



Kuva 1. Kaakkois-Suomen tiepiirin päätieverkko ja alueen kunnat.

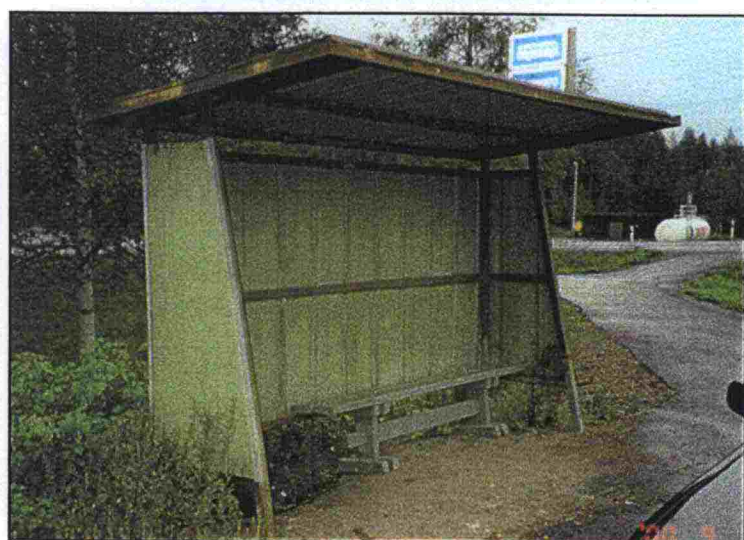
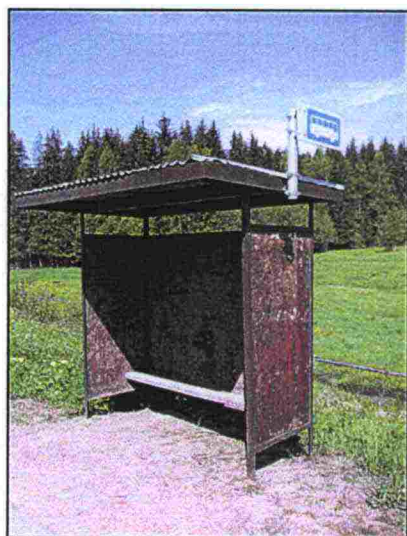
Kaakkois-Suomen yleisen tieverkon kokonaispituus on 9 044 km. Näistä maantieverkon rungon muodostavia valtateitä on 1 096 km. Kevyen liikenteen väyliä on 397 km. Yleisten teiden varsilla arvioidaan olevan noin 6 000 linja-autopysäkkiä. Pysäkeistä katoksellisia on noin 500 - 1 000. Lisäksi linja-autot pysähtyvät harvaan asutuilla alueilla tarvittaessa myös merkitsemättömillä paikoilla.

Maakuntien maantieteelliset ja väestölliset tekijät kuten harva asutus ja väestön poismuutto näkyvät myös joukkoliikennepalveluissa mm. nostaen yksikkökustannuksia sekä heikentäen liikenteen kannattavuutta ja yhteyksien kattavuutta suurimpia kaupunkiseutuja lukuun ottamatta. Ominaista on, että harvaan asutuilla alueilla joukkoliikenne on myös pitkälti koulumatkaliikenteen ehdoin järjestettyä.

Taksitiheys on maakunnista suurin Etelä-Savossa. Koko tiepiirin aluetta tarkasteltaessa taksitiheys on suurin maaseutukunnissa, joissa takseilla hoidetaan yleensä linja-autoilla tuotettuja joukkoliikennepalveluja.

Lähes kaikilla tiepiirin alueen kaupunkiseuduilla on palveluliikennettä. Seutulippuja Kaakkois-Suomessa on käytössä Kouvolan, Kotkan – Haminan, Etelä-Karjalan, Mikkelin, Savonlinnan ja Keski-Savon seuduilla. Kaupunki- tai kuntalippuja on käytössä Kouvolassa, Kotkassa, Lappeenrannassa, Imatralla, Savonlinnassa, Mikkeliissä ja Pieksämäellä.

Joukkoliikenteen matkustajamääristä ja joukkoliikenteen liikennesuoritteista Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella ei ole kaikilta osin saatavissa perusteellista tietoa. ”Itä-Suomen läänin peruspalvelujen tila 2000” -raportin mukaan Etelä-Savon maakunnassa joukkoliikennematkustajia on vuodessa noin 4 miljoonaa. Kymenlaaksossa ja Etelä-Karjalassa matkustajamäärän on arvioitu olevan yhteensä yli 10 miljoonaa.



Kuva 2. Erilaisia pysäkkikatoksia Kaakkois-Suomen tiepiirin alueelta.
(Kuvat Raimo Risu/ Tieliikelaitos ja Keijo Viljakainen/ Kaakkois-Suomen tiepiiri)

2.2 Joukkoliikenteen yhteistyötahoja

Kaakkois-Suomen tiepiirin keskeisimpiä yhteistyötahoja joukkoliikenteen kehittämisessä ovat lääninhallitukset, maakuntien liitot ja kunnat sekä linja-autoyritykset ja linja-autoyritysten edunvalvontajärjestönä toimiva Linja-autoliiton Kaakkois-Suomen osasto.

Lääninhallitusten liikenneosastot toimivat alueellisina joukkoliikenteen lupaviranomaisina ja liikenteen ostajina, tutkimusten ja kehittämishankkeiden rahoittajina sekä asiantuntijoina joukkoliikenneasioissa.

Maakuntien liitot ovat kuntien yhteenliittymiä. Niiden toimialaan kuuluvat aluekehitysviranomaisen tehtävät ja maakuntakaavoitus. Lisäksi tehtäviin sisältyy maakunnallinen edunvalvonta sekä liikenteeseen liittyvien kysymysten hoitaminen.

Kunnat vastaavat kaavateistänsä ja kaduista vastaavasti kuten Tiehallinto yleisistä teistä. Kunnat ovat myös joukkoliikenteen lupaviranomaisia ja joukkoliikenteen ostajia. Kunnissa on olemassa nimetyt joukkoliikenneasioita hoitavat yhdyshenkilöt. Tietoja Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella olevien kuntien yhteyshenkilöistä löytyy *liitteestä 1*.

Linja-autoliitto on yritysmuotoisen linja-autoliikenteen etujärjestö. Linja-autoliiton jäsenyritykset kuljettivat 72 prosenttia koko maan matkustajamäärästä vuonna 1999. Ajokilometreistä osuus oli yli 90 prosenttia. Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella toimii linja-autoliiton Kaakkois-Suomen alueosasto. Linja-autoliiton jäsenyritykset ovat myös oman alueosastonsa jäseniä.

Lisäksi yhteistyötahoja ovat Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella toimivat joukkoliikennettä käsittelevät alueelliset työryhmät kuten seutulipputyöryhmät. Etelä-Suomen läänissä toimii myös joukkoliikenteen neuvottelukunta. Neuvottelukunta on lääninhallituksen joukkoliikenneasioiden neuvoa-antava asiantuntijaelin. Se edistää ja yhteensovittaa joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteitä tavoitteena tasapuolinen ja tehokas joukkoliikennejärjestelmä. Neuvottelukunnassa on kuntien, linja-autoyrittäjien ym. tahojen edustus.

2.3 Joukkoliikenne tiepiirin tienpidon ohjauksessa ja tienpidossa

Joukkoliikennettä koskevat tehtävät

Tiehallinnon tehtäviä joukkoliikenteeseen liittyen yleisten teiden osalta ovat mm.

- joukkoliikenteen tarpeiden huomioon ottaminen teiden ja liittymien suunnittelussa ja rakentamisessa,
- joukkoliikenteen käyttämien väylien hoito- ja kunnossapito,
- pysäkkien rakentaminen, hoito ja kunnossapito pysäkkejä käyttävien ajoneuvojen kannalta,
- matkustajien odotustilan rakentaminen pysäkeille ja odotustilan hoito ja kunnossapito sekä luvan antaminen sadekatoksen rakentamiseksi pysäkille,
- pysäkkien liityntä- ja saattoliikennejärjestelyjen sekä liityntäpysäköinti-mahdollisuuksien rakentaminen, hoito ja kunnossapito,
- liikenteenohjaus (terminaaliyhteydet, pysäkit yms.),
- joukkoliikenne-etuisuuksien toteuttaminen (liikennevaloetuisuudet, joukkoliikennekaistat),
- nopeusrajoitusten muutokset,
- liikenneturvallisuudesta huolehtiminen sekä
- tiedotus liikennöintiolosuhteista (liikennekeskus).

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2000 - 2004

Kaakkois-Suomen tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelmassa 2000–2004 on yhdeksi painopisteeksi määritetty kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen aseman parantaminen. Suunnitelman mukaan vuosina 2000-2001 selvitetään joukkoliikenteen keskeiset tarpeet ja selvityksen pohjalta varaudutaan toimiin, joilla joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä voidaan parantaa.

Tulossopimus ja tulostavoitteet

Myös tiepiirin tulossopimukseen ja tulostavoitteisiin on sisällytetty joukkoliikenneselvityksen laatimisen käynnistäminen vuonna 2000 ja sen valmiiksi saaminen vuonna 2001.

Joukkoliikennettä koskevat suunnitelmat ja selvitykset

Kaakkois-Suomen tiepiiri ei ole tehnyt erityisiä joukkoliikenteen toiminta-edellytysten parantamiseen liittyviä suunnitelmia. Piirillä ei myöskään ole omia erillisiä joukkoliikenteeseen liittyviä suunnitteluohjeita.

Kaakkois-Suomen ja Savo-Karjalan tiepiirit, Matkahuolto sekä Itä-Suomen lääninhallitus ovat vuoden 2000 loppupuolella miettineet aikatauluinformaation parantamista valtatiellä 5. Tarkoituksena on laittaa aikatauluja pikavuoropysäkeille sekä Kaakkois-Suomen että Savo-Karjalan tiepiirien alueilla.

Teiden, bussipysäkkien ja pysäkkiyhteyksien talvihoito

Teiden talvihoito perustuu asiaa koskeviin toimintalinjoihin, laatuvaatimuksiin ja menetelmäohjeisiin. Tiet on toiminnallisen luokan ja liikennemäärän pohjalta jaettu talvihoitoluokkiin, joilla on omat laatuvaatimukset ja toimenpiteajat. Linja-autopysäkkien levikkeet pyritään auraamaan samaan aikaan kuin ajorata, mutta viimeistään piennaraurauksen yhteydessä. Kevytliikenneväylät ja kevyen liikenteen yhteydet pysäkeille aurataan aamuisin viimeistään klo 6 mennessä, mikäli toimenpideaika sitä edellyttää.



Kuva 3. Joukkoliikenteen käyttämien reittien talvihoito ja pysäkkikohtien talvihoito ovat linja-autoliikenteen sujuvuuden ja matkustajien turvallisuuden kannalta tärkeitä asioita. (Kuva Raimo Risu/ Tie-liikelaitos)

Kaakkois-Suomessa tiestö hoidetaan vähintään kahdeksassa useampivuotisessa alueellisessa hoitourakassa, jotka avataan kilpailulle vaihteittain vuoteen 2004 mennessä. Urakkaehdoissa voidaan määritellä tarkennuksia valtakunnallisiin laatuvaatimuksiin nähden. Osassa urakoista joukkoliikenne on otettu huomioon mm. seuraavantyyppisillä määräyksillä:

- Koululaiskuljetukset (linja-autot) on otettava huomioon aurasreittien suunnittelussa.
- Erityistä huomiota on kiinnitettävä linja-autoreiteillä oleviin mäkiin ja niiden hiekoituksiin.

Kouvolan ja Kotkan alueurakoissa on nimetty linja-autoliikenteen kannalta ongelmallisia kohtia, joissa liukkaudentorjunta (hiekoitus) on määrätty tehtäväksi linja-autovuorojen ja koulukuljetusten aikataulut huomioon ottaen. Lisäksi useissa hoitosopimuksissa on nimetty liukkaudentorjunnan erityiskohteita, joissa polanne on pidettävä hiekoitettuna. Tämä yleensä alemman tieverkon mäkikohteiden liukkaudentorjunta palvelee myös joukkoliikennettä.

Liikennekeskus

Kaakkois-Suomen tiepiirin liikennekeskus toimii Kouvolassa. Liikennekeskuksen keskeisimmät tehtävät ovat tie- ja liikenneolojen seuranta, ajantasainen liikenteen ohjaus ja tiedotus, häiriötilanteiden hoito sekä tulevaisuudessa myös liikenteen kysynnän hallinta.

Nykyisellään tiepiirien liikennekeskukset keskittyvät lähinnä autoilijatienkäyttäjille tarkoitettujen palvelujen tuottamiseen. Liikennekeskusten palveluviossa on mainittu osallistuminen joukkoliikenteen tiedotuspalveluiden tuottamiseen, mutta kovin selvästi ei joukkoliikenteelle tai sen käyttäjille suunnattuja palveluja ole nostettu esille. Liikennekeskusten kehittämisessä pyritään ns. liittoutumismalliin, jossa verkottumisen ja liittoutumisen kautta pyritään saamaan synergiaetuja muiden palvelukeskustyyppisiä palveluja tuottavien julkisen sektorin organisaatioiden kanssa.

Matkojenyhdistelykeskus (MYK) on paikka, johon soittamalla asiakas voi varata matkan kutsuohjatulla joukkoliikenteellä. Yhdistelykeskus muodostaa tilausten perusteella reittejä järjestelmässä mukana olevalle autokalustolle ja lähettää asiakkaan luo kuljetustehtävään sopivimman auton.

Matkojenyhdistelykeskukset toimivat pääosin julkisen rahoituksen turvin. Esimerkiksi Kuopion matkojenyhdistelykeskus toimii mukana olevien kuntien ja lääninhallituksen rahoituksella. Keskus tuottaa palveluja useille kunnille Pohjois-Savon alueella. Toimialueen paikallistuntemus on eduksi, joten matkojenyhdistelykeskuspalvelut pyritään tuottamaan alueellisena palveluna.

Nykyisellään Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella ei ole toiminnassa yhtään matkojenyhdistelykeskusta. Palveluliikenteen yleistyessä ja kuntien pyrkinessä yhdistämään eri sektoreiden kuljetuksia tarve yhdistelykeskuspalveluille on lisääntymässä. Eriasteista selvittelyä näiden palvelujen tuottamiselle on käynnissä mm. Kotkan, Mikkelin ja Lappeenrannan seuduilla sekä Rantasalmen, Juvan, Puumalan, Sulkavan ja Joroisten alueella.

Tämän suunnittelutyön yhteydessä on esitetty ajatus, että matkojenyhdistelykeskuksen tehtävät voisivat sopia liikennekeskukselle. Liikennekeskuksella on hyvä alueen tiestön ja liikenteen tuntemus. Tietoliikenneyhteydet ja atk-osaaminen ovat hyvätasoisia. Yhdistämällä julkisen sektorin liikennepalveluja saadaan synergiaetuja mm. henkilöstön määrän, toimintavarmuuden ja palvelun ajallisen kattavuuden suhteen (kesäaika, kaikki viikonpäivät). Asian selvittelyä on tarkoitus jatkaa käynnissä olevassa valtakunnallisessa liikennekeskusten strategiatyössä.

2.4 Joukkoliikennettä koskevat tiedot ja niiden tuottaminen

Jotta joukkoliikenne pystytään ottamaan huomioon tiepiirin toiminnassa, tarvitaan joukkoliikennettä koskevia tietoja. Keskeisiä tietoja ovat

- linja-autovuorojen määrä ja ajoitus teittäin,
- linja-autopysäkkien sijainti ja varustetaso sekä
- matkustajamäärät pysäkeittäin.

Linja-autovuorojen määrä teittäin on tarpeen mm. hoidon palvelutason ja toteutuksen suunnittelussa, päällysteohjelmoinnissa ja muussa tienpidon ohjelmoinnissa sekä yksittäisten tiehankkeiden suunnittelussa. Aikataulutiedot ovat tarpeen mm. talvihoidon ajoitusta suunniteltaessa (aamun ensimmäinen vuoro tai lauantain ja sunnuntain austraustarpeet).

Reitti- ja aikataulutietoja on nykyisellään saatavissa mm. lääninhallituksilta tai Matkahuollosta. Lisäksi tietoja saadaan aikatauluvihoista ja -julkaisuista. Aikataulujulkaisujen avulla pärjätään pitkälle tiemestarialuetason hoidon suunnittelussa tai yksittäisten tiehankkeiden suunnittelussa.

Lääninhallitusten valtakunnallinen liikenneluparekisteri (VALLU) sisältää tiedot linja-autoliikenteen reiteistä ja aikatauluista lukuun ottamatta ns. liikennelupakaupunkien sisäistä paikallisliikennettä. Rekisteriin on tekeillä karttakäyttöliittymä, jolla voidaan laatia tiestöön sidottu reitti- ja vuoromääräkarta.

Tiestöön sidottu reittikartta edellyttää, että riittävä määrä välipysäkkien koordinaateista on tiedossa. Pysäkkien koordinaattitietoa ollaan keräämässä valtakunnallisessa DigiStop-hankkeessa. Ensimmäiset reittikartat on tarkoitus tuottaa vuoden 2001 aikana. Karttojen tarkkuus on kiinni siitä, kuinka kattavasti kunnat ovat toimittaneet pysäkkikoordinaattitietoja hankkeen käyttöön.

Kaakkois-Suomen tiepiiri on inventoimassa yleisten teiden linja-autopysäkkien sijainti- ja muita tietoja alueellisia hoitourakoita varten. Pysäkkien koordinaattitiedot välitetään DigiStop-hankkeelle keskitetysti. Kaikki Kaakkois-Suomen yleisten teiden pysäkit on tarkoitus saada inventoitua vuoteen 2004 mennessä, jolloin kattava reittikartta viimeistään pitäisi olla tehtävissä.

2.5 Yhteistyötahojen tekemät joukkoliikennettä koskevat suunnitelmat

Yhteistyösapuolten tekemät suunnitelmat ja selvitykset liittyvät suurelta osin liikenteen toiminnalliseen puoleen. Yhteistyösapuolten tekemiä suunnitelmia ja selvityksiä on lueteltu *liitteessä 2*.

Kaakkois-Suomen tiepiirin alueelta Kouvola, Mikkeli, Lappeenranta ja Pieksämäki kuuluvat liikenne- ja viestintäministeriön valtakunnalliseen matkakeskusverkkohankkeeseen. Mikkelissä ja Pieksämäellä matkakeskus on suunnitteluvaiheessa. Kouvolassa ollaan siirtymässä matkakeskuksen suunnittelusta toteutukseen. Lappeenrannan matkakeskus on valmistunut vuonna 2000.

Liikennejärjestelmäsuunnittelua tiepiirin alueella on toistaiseksi tehty vähän. Kouvolan seudulla on tehty vuonna 1998 liikennejärjestelmäsuunnitelman tarveselvitys. Kymenlaaksossa on meneillään maakuntakaavaan liittyvän liikennestrategian tekeminen. Lappeenrannan - Imatran seudulla liikennejärjestelmäsuunnittelun on suunniteltu alkavan vuonna 2001. Myös Etelä-Savossa on pohdittavana liikennejärjestelmäsuunnitelman tekeminen.

2.6 Eri tahojen saama asiakaspalaute

Tiehallinnon vuoden 1999-2000 palvelutasotutkimuksessa on kysytty mm. tienkäyttäjien mielipidettä linja-autopysäkkien varustelusta ja kunnossapidosta sekä yleensä että haja-asutusalueilla. Tiehallinnon tehtävien tärkeysjärjestystä arvioitaessa linja-autopysäkkien varustelusta ja kunnosta huolehtiminen oli Kaakkois-Suomen tiepiirin alueen vastaajista 32 %:n mielestä ensisijaisesti hoidettava asia ja 15 % :n mielestä viimeiseksi hoidettava asia. Tehtävien tärkeysjärjestyksessä tehtävä on sijalla 10 (11 esitetyn toimenpiteen joukossa). Haja-asutusalueiden teiden linja-autopysäkkien varustelu sai vastaajilta arvosanan 6,76 (asteikolla 4-10). Vastaajista 24 % antoi arvosanan väliltä 8-10 ja 12 % väliltä 4-5. Arvosana laski kesän 1998 kyselyn tuloksista.

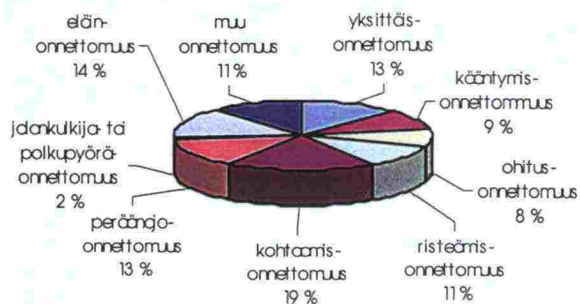
Tiepiirin asiakaspalautejärjestelmään on vuonna 2000 linja-autoliikenteen osalta tullut muutama palaute. Asiakaspalautteet on sisällytetty *lukuun 3.8 Erityiset ongelmakohteet*. Kuntien saamaa asiakaspalautetta on esitetty *liitteessä 2*.

2.7 Joukkoliikenne ja liikenneonnettomuudet

Kaakkois-Suomen tiepiirin alueen yleisillä teillä tapahtui vuosina 1995 - 1999 yhteensä 133 onnettomuutta, joissa oli osallisena linja-auto. Tämä on noin 1,5 % kaikista tapahtuneista onnettomuuksista. Onnettomuuksista 5 johti kuolemaan ja 21 loukkaantumisiin. Onnettomuuksissa loukkaantui yhteensä 35 henkilöä. Kaiken kaikkiaan linja-auto on matkustajan kannalta kuitenkin turvallinen kulkumuoto.

Onnettomuustyypeistä eniten tapahtui kohtaamisonnettomuuksia (19 % kaikista onnettomuuksista). Eläinonnettomuuksia oli 14 %, peräänajo-onnettomuuksia 13 % ja yksittäisonnettomuuksia 13 % kaikista onnettomuuksista. Muiden onnettomuustyyppien osuudet olivat pienempiä. Noin puolet onnettomuuksista tapahtui valta- ja kantateillä. Tietoja vuosina 1995 - 1999 sattuneista onnettomuuksista on esitetty *kuvassa 4*.

Onnettomuudet onnettomuustyyteittäin



ONNETTOMUUSTYYPPI

Onnettomuudet
1995 - 1999

Kuolemaan
johtanut
onnettomuus

Vammoilhin
johtanut
onnettomuus

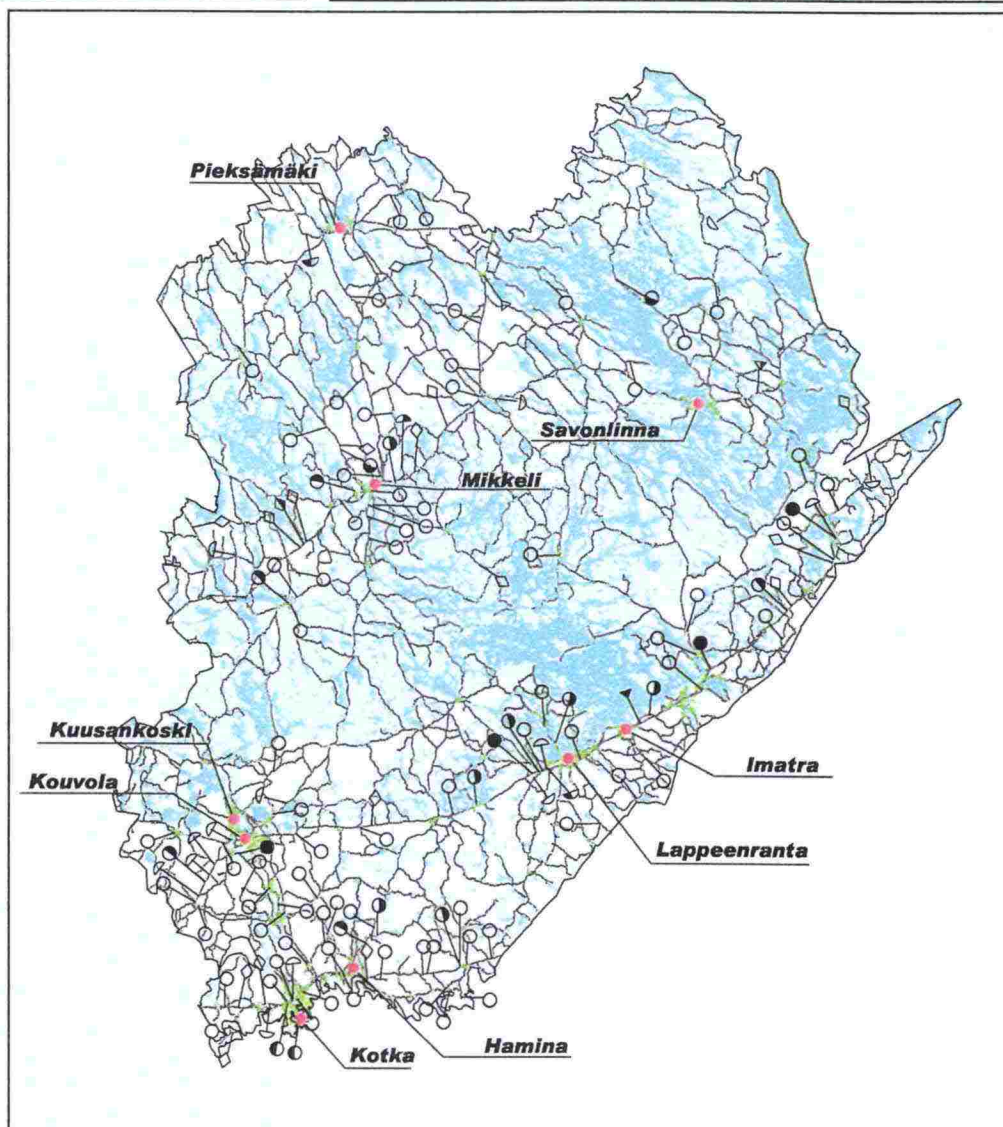
Omaisus-
vahinkoihin
johtanut
onnettomuus

Jalankuljija-, polkupyörä- tai
mopo-onnettomuus

Eläinonnettomuus

Yksittäis-onnettomuus

Muu onnettomuus



Kuva 4.

Vuosina 1995 – 1999 Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella sattuneet onnettomuudet, joissa on ollut osallisena linja-auto.

3 JOUKKOLIIKENTEN TOIMINTAEDELLYTYKSIÄ KOSKEVAT TARPEET

3.1 Yleistä

Joukkoliikenteen toimintaeدهلlytyksiin kohdistuvien odotusten, tarpeiden, ongelmien yms. selville saamiseksi on joukkoliikenneselvityksen laatimisvaiheessa

- käytetty hyväksi työryhmätyöskentelyyn osallistuneiden yhteistyötahojen asiantuntemusta sekä täydennetty maakuntien liittojen ja lääninhallitusten näkemyksiä kirjallisen kyselyn avulla,
- suunnattu kaikkien alueen kuntien joukkoliikenteen yhdyshenkilöille kirjallinen kysely,
- lähestytty tarkemmin haastatteluin ja kyselyin Kouvolan, Kuusankosken, Kotkan, Haminan, Mikkelin, Lappeenrannan, Imatran, Savonlinnan ja Pieksämäen kaupunkiseutujen avainhenkilöitä,
- esitelty joukkoliikenneselvityksen tekemistä linja-autoyrittäjille Linja-autoliiton alueosaston kuukausikokouksessa ja suunnattu linja-autoyrittäjille kirjallinen kysely sekä
- haastateltu Tiehallinnon tiemestareita ja täydennetty haastatteluja myös kirjallisella kyselyllä.

Seuraavissa luvuissa on käyty aihepiireittäin läpi haastattelujen ja kyselyjen kautta esiin tulleita asioita.

3.2 Yhteistyö

Joukkoliikenteen eri tahot ovat tehneet tiepiirin kanssa yhteistyötä vaihtelevasti. Kyselyissä ja haastatteluissa tuli esiin yhteistyön lisäämistarpeita etenkin tiepiirin, kuntien ja linja-autoyrittäjien kesken. Yhteistyön tulisi olla rutiniinomaista. Yhteistyömuotoina esitettiin mm. säännöllisiä palaverreja ja neuvotteluja. Kunnissa, joissa toimii seutulipputyöryhmä, esitettiin myös toiveita, että tiepiirin edustaja voisi esim. kerran vuodessa olla mukana keskusteluryhmässä. Lisäksi joukkoliikenneselvityksen tekemiselläkin todettiin olevan yhteistyötä lisääviä vaikutuksia.

Sekä kunnat, linja-autoyrittäjät että tiemestarit olivat sitä mieltä, että joukkoliikenteen huomioon ottamista tiehankkeiden suunnittelussa tulisi kehittää. Tiepiiriin tulisi suunnitteluvaiheessa olla entistä enemmän yhteydessä eri toimijoihin. Samoin yhteistyötä on toivottu lisäävän mm. pysäkkien kehittämisen ja toteuttamisen sekä niiden hoidon ja kunnossapidon suunnittelussa.

Jotta joukkoliikenne pystytään ottamaan huomioon tiepiirin toiminnassa, tarvitaan joukkoliikennettä koskevia tietoja. Yhteistyö kuntien, lääninhallitusten ja linja-autoyrittäjien kanssa on avainasemassa tietojen hankinnassa.

Kunnat ja linja-autoyrittäjät kaipaavat yhteistyön lisäämistä myös hoidon ja kunnossapidon ongelmakohteiden selvittämisessä. Ongelmakohteiden selvittämisestä on olemassa hyviäkin kokemuksia. Tiemestarit ovat kutsuneet koolle linja-autoyrittäjiä ja käyneet heidän kanssaan läpi linja-autojen käyttämiä reittejä ja ongelmakohteita. Ongelmakohteita on lisätty sen perusteella hoitourakkasopimuksiin. Koska reitit ja ongelmakohteet muuttuvat, pitäisi vastaava toiminta kuitenkin saada rutiininomaiseksi ja säännölliseksi. Lisäksi linja-autoyrittäjillä on olemassa ongelmatilanteiden varalle puhelinnumeroita suoraan tiemestareille tai urakoitsijalle.

Yhteistyön lisääminen mahdollistaa joukkoliikenteen kannalta parempien tulosten aikaansaamisen nykyisillä resursseilla. Yhteistyö eri tahojen kanssa hoidon, kunnossapidon ja tiehankkeiden suunnitteluprosesseissa tuo esiin joukkoliikenteen tarpeet, joita ei aikaisemmin aina osattu ottaa huomioon.

3.3 Tiestön hoito

Linja-autoyrittäjien, tiemestareiden, lääninhallitusten ja maakuntien liittojen kyselyssä alemman tieverkon talvihoidon parantaminen oli useimman vastaajaan mielestä tärkein tehtävä linja-autoliikenteen toimintaedellytysten ja turvallisuuden parantamiseksi tiepiirin alueella. Myös kuntakyselyissä eniten parantamistoiveita esitettiin talvihoitoon liittyen. Toiseksi tärkeimmäksi tehtäväksi nousi alemman tieverkon rakenteellisen kunnon parantaminen.

Talvihoidon osalta ongelmaksi koetaan hiekoituksen ja aurauksen ajankohta. Auraus tulisi suorittaa jo ennen aamuvuorojen lähtemistä, jotta kouluvuoroja ei jouduttaisi perumaan. Myös hiekoitus tapahtuu liikennöitsijöiden mukaan lähes aina myöhässä. Alemman tieverkon kunnossapito koetaan puutteelliseksi myös kesäisin; tiet tulisi lanata useammin.

Liikennöitsijät tiedostavat kuitenkin liukkauden torjunnan ongelmakelillä hankalaksi. Liukas keli tulee yllättäen, jolloin hiekoituksen saaminen kaikkiin ongelmakohteisiin vie aikaa. Parantamisehdotuksena esitettiin nopean palautejärjestelmän kehittämistä kuljettajien ja tiestön hoidosta vastaavien välille. Joukkoliikenteen ongelmakohteiden tulisi myös saada suurempi painoarvo täsmähoitokohteiden valinnassa.

Pääteillä talvihoidon tason ja tien rakenteellisen kunnon voidaan kyselyjen vastausten perusteella arvioida olevan kohtalaisen. Kohtalaisen arvosanan saivat myös tien rakenteellinen kunto taajamateillä ja kaduilla sekä kaupunkien sisääntuloteiden sujuvuus.

3.4 Pysäkkien hoito

Yleisten teiden varressa olevien pysäkkien talvihoitoon, etenkin auraukseen toivotaan kunnissa parannusta. Samoin linja-autoyrittäjille, tiemestareille sekä lääninhallituksille ja maakuntien liitoille tehdyn kyselyn perusteella pysäkeille pääsyä talvella sekä pysäkkiolosuhteita haja-asutusalueilla talvella pidetään melko huonona.

Yleinen ongelma on se, että pysäkillä ei ole matkustajien odotustilaa tai sitä ei aurata. Kokemusta on myös siitä, että tieosuuden ja linja-autopysäkkikohdan aurauksen ja höyläyksen yhteydessä pysäkkikatos täyttyy aurauslumesta. Usein puhdistus tapahtuu pitkällä viiveellä, mikä haittaa pysäkkikatoksen käyttöä. Lisäksi pysäkkien yleisestä siisteydestä tulisi huolehtia paremmin ympäri vuoden.

Kyselyjen ja haastattelujen perusteella Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella ollaan sitä mieltä, että on olemassa selvä tarve saada valtakunnallinen päätös pysäkkien rakentamis-, varustelu-, hoito- ja kunnossapitovastuista.



Kuva 5. Niin koko Suomessa, että myös Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella yleinen ongelma on pysäkkikohtien matkustajien odotustilan talvihoito. Pysäkkikatokset täyttyvät usein tien aurauksen yhteydessä aurauslumesta. (Kuva julkaisusta "Joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen – Toimintalinja 2000")

3.5 Pysäkkien palvelutaso

Matkustajien odotustilaan pysäkeillä on kiinnitetty liian vähän huomiota. Pysäkkilevennyksiä, matkustajien odotustiloja ja pysäkkikatoksia tulisi lisätä. Pysäkkikatosten tasot taas vaihtelevat tiepiirin eri kunnissa. Kunnat ovat myös paikoin rakentaneet oman alueensa ilmettä tukevia pysäkkikatoksia. Lisäksi kylä- tai tietöimikunnat ovat joillakin alueilla pystyttäneet itse katoksia, jotka he hoitavat myös itse.

Pysäkkivarustus tulisi suunnitella käyttäjämäärään perustuen riittäväksi. Pysäkkien näkyvyyttä ja turvallisuutta tulisi parantaa valaisemalla pysäkkejä. Useissa kunnissa haja-asutusalueen koulujen kohtien pysäkit koetaan muutenkin turvattomiksi.

Tulevaisuudessa pysäkkien suunnittelussa henkilöautoilla tapahtuva saatto- ja noutoliikenne sekä jalankulku- ja pyöräliikenne tulisi ottaa paremmin huomioon. Myös henkilöautojen ja polkupyörien pysäköintimahdollisuuksiin pysäkin läheisyydessä tulisi kiinnittää enemmän huomiota. Henkilöautolla saattaminen tai noutaminen tapahtuu nyt usein liittymässä pysäkin läheisyydessä. Etenkin pääteillä on kevyen liikenteen väylien rakentamisen yhteydessä otettu huomioon myös kevyen liikenteen yhteydet pysäkeille. Pidetään myös tärkeänä, että suojatie ja kevyen liikenteen väylä on sijoitettu pysäkiympäristöön oikein.

Pysäkkien palvelutasoon toivotaan parannusta etenkin haja-asutusalueilla. Myös pysäkkien merkintä koetaan haja-asutusalueilla paikoittain puutteelliseksi. Alemmalla tieverkolla on kuitenkin yleistä, että pysäkkejä ei ole taroituksella merkitty. Tällöin linja-autot voivat pysähtyä ottamaan matkustajia lähes mistä tahansa tien varrelta, missä näkemät yms. ovat kunnossa.



Kuva 6. Pysäkillä odotteluajan mukavuutta lisää sadekatoksen lisäksi istumapaikka. (Kuva Raimo Risu/ Tieliikelaitos)



Kuva 7. Pyörätie suositellaan ohjattavaksi pysäkkikatoksen takaa. Näin katos palvelee parhaiten joukkoliikenteen matkustajia eikä pysäkillä odottavien matkustajien ja pyöräilijöiden kesken synny vaaratilanteita. (Kuva Raimo Risu/ Tieliikelaitos)

3.6 Matkustajainformaatio

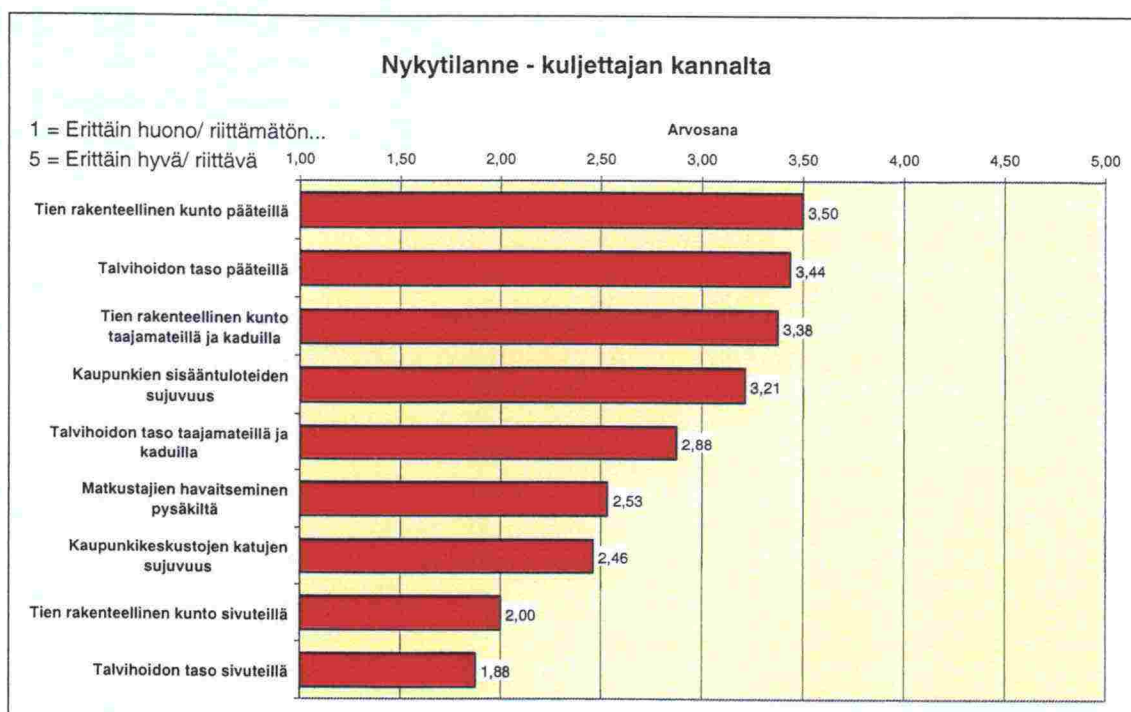
Aikatauluinformaatio linja-autopysäkeillä koetaan puutteelliseksi sekä haja-asutusalueilla että taajamissa. Yleisten teiden varsilla olevilla vilkkaimmilla pysäkeillä tulisi olla aikataulutiedot.

Matkustajainformaatiojärjestelmien ylläpidosta vastaavat tahot tulisi myös sopia. Järjestelmien ylläpitämisellä on jopa suurempi rooli kuin niiden kehittämisellä.

3.7 Tietotarpeet

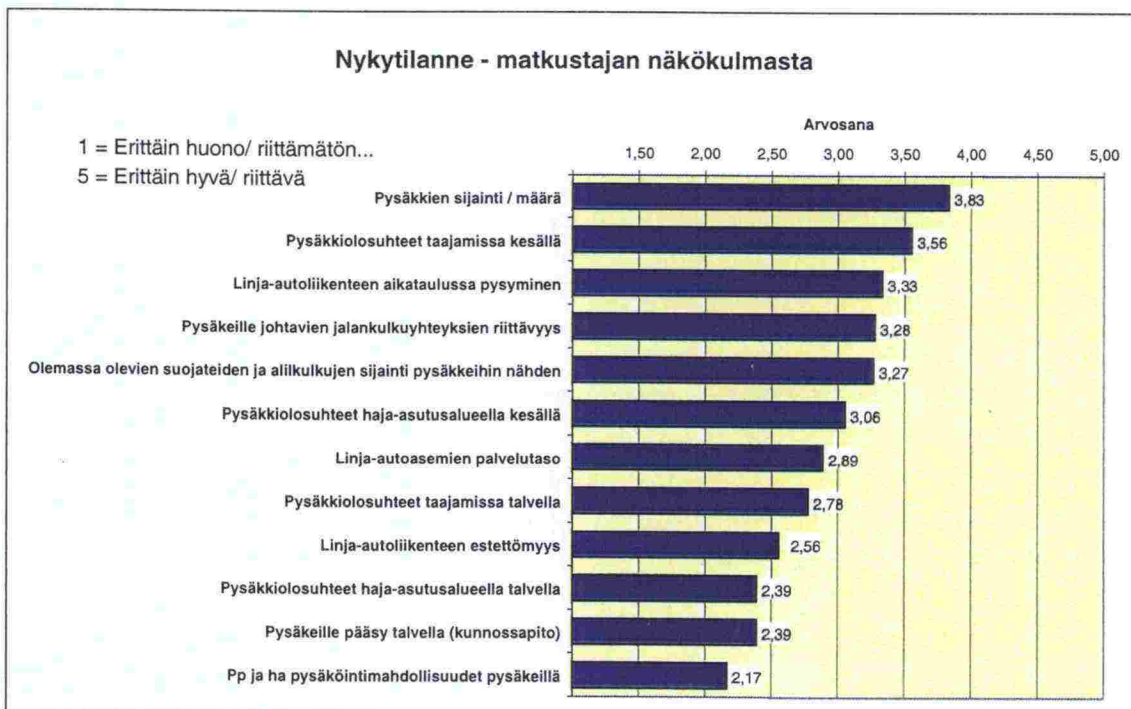
Kaakkois-Suomen tiepiirillä on selviä tarpeita tietää, missä linja-autot liikkuvat, millä pysäkeillä on paljon matkustajia sekä missä ja millaisia pysäkkejä tarvitaan. Tietoa tarvitaan jotta joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parantavat toimenpiteet pystyttäisiin suunnittelemaan tarpeisiin perustuen ja tarpeita vastaaviksi. On olemassa myös kokemuksia siitä, että on esim. rakennettu pysäkkejä, joita ei koskaan tarvita. Eri tahojen yhteistyö on avainasemassa tarvittavan tiedon hankkimisessa.

Kunnissa taas kaivataan enemmän tiedottamista tiepiirin toiminnasta.



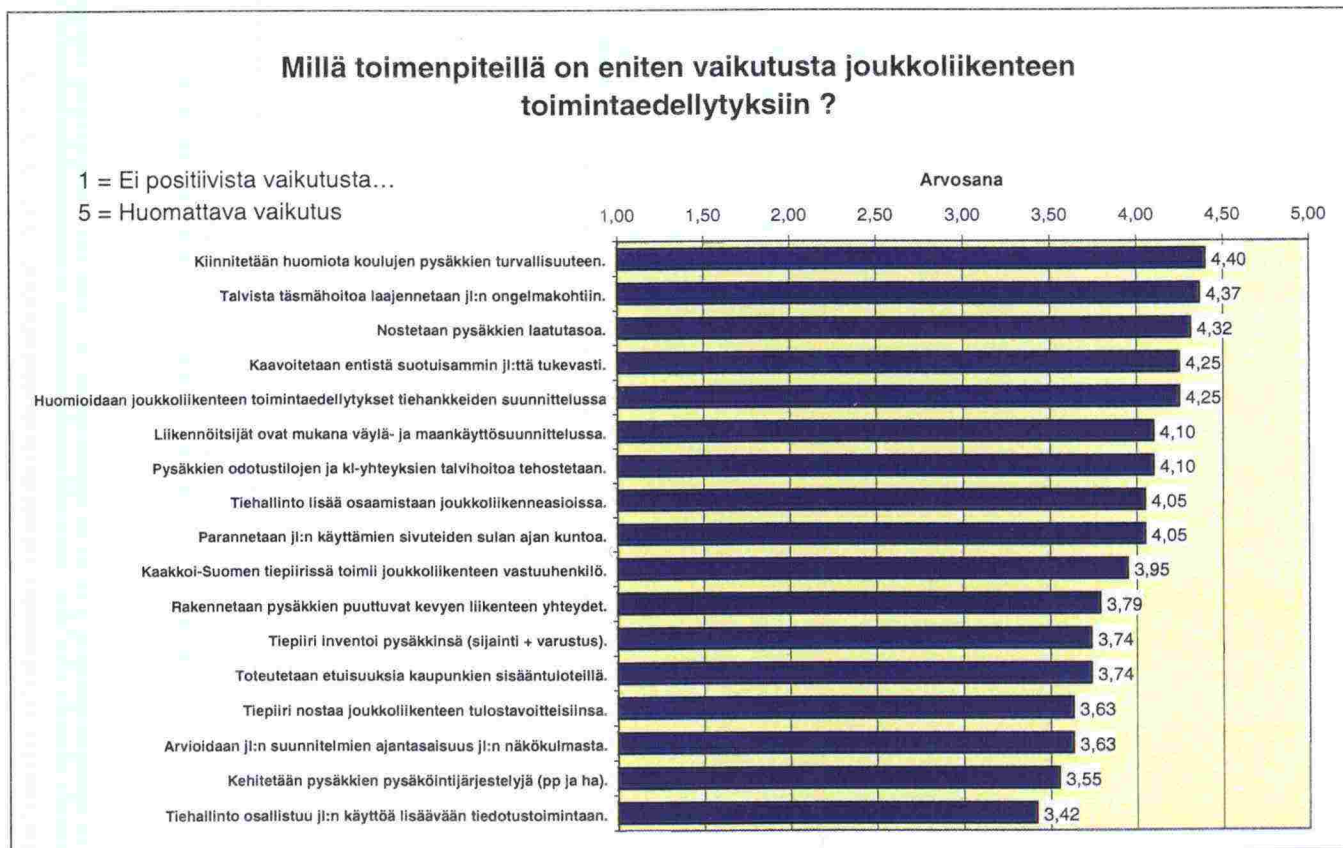
Kuva 8.

Linja-autoyrittäjien (9 kpl), tiemestareiden (5 kpl) sekä lääninhallitusten ja maakuntien liittojen (yht. 6 kpl) mielipiteet kysymykseen "Arvioi joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella linja-autonkuljettajan kannalta". Eri vastaajaryhmien välisessä vertailussa oli hajontaa tiemestareiden ja muiden vastaajien välillä. Tiemestarit pitivät lähes kaikkia arvioitavia asioita parempina kuin muut vastaajaryhmät.



Kuva 9.

Linja-autoyrittäjien (9 kpl), tiemestareiden (5 kpl) sekä lääninhallitusten ja maakuntien liittojen (yht. 6 kpl) mielipiteet kysymykseen "Arvioi joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella matkustajan näkökulmasta".

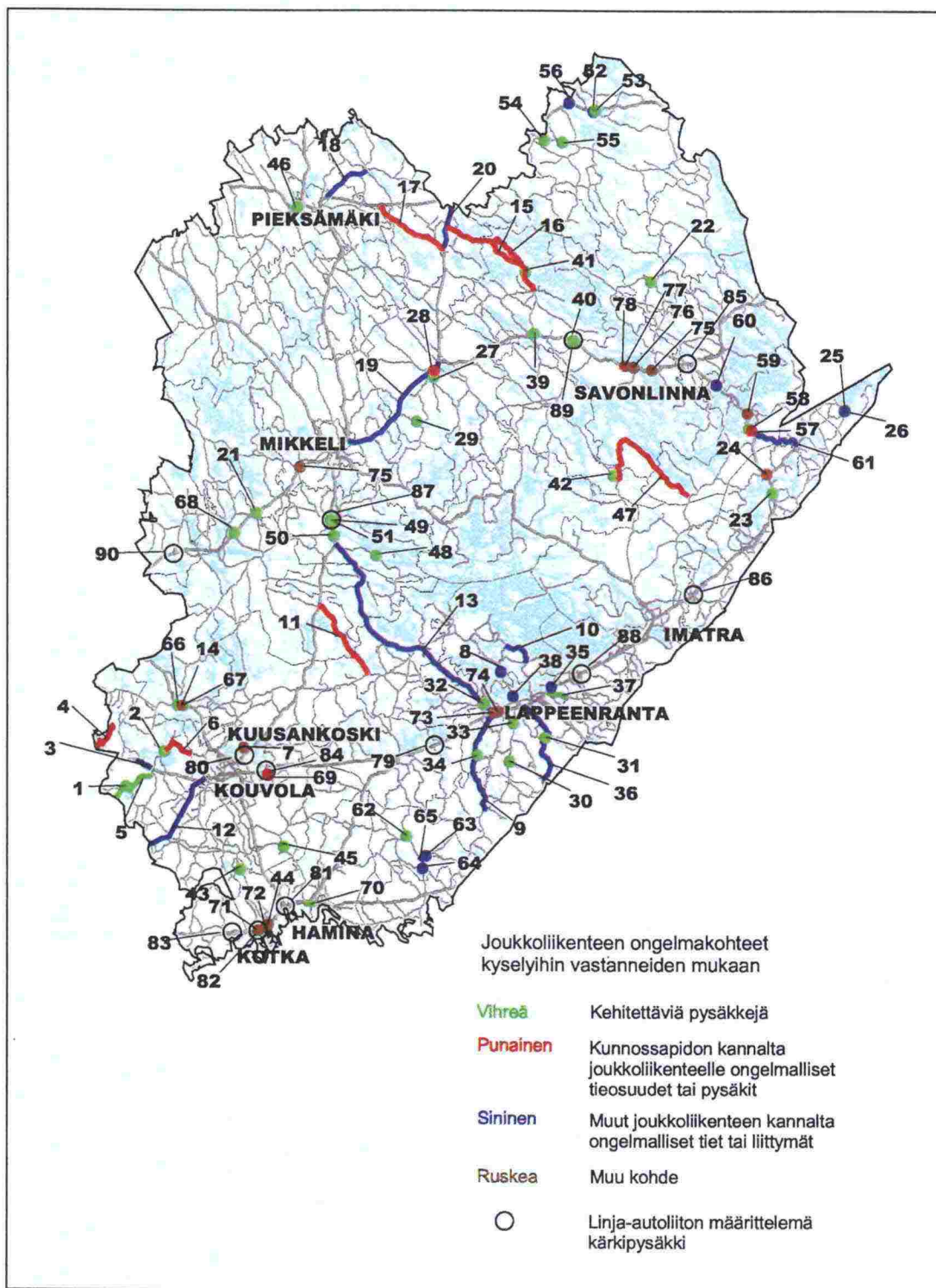


Kuva 10. Linja-autoyrittäjien (9 kpl), tiemestareiden (5 kpl) sekä lääninhallitusten ja maakuntien liittojen (yht. 6 kpl) arvio eri toimenpiteiden vaikutuksista joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin. Kaikilla esitetyillä toimenpiteillä uskotaan olevan positiivinen vaikutus. Linja-autoyrittäjät uskoivat muita vastaajaryhmiä enemmän toimenpiteiden positiivisiin vaikutuksiin. Läänien ja maakuntien edustajat taas uskoivat useimmiten toimenpiteillä olevan vähemmän vaikutusta kuin muut vastaajat.

3.8 Erityiset ongelmakohteet

Kyselyissä ja haastatteluissa tuli esiin yhteensä 78 joukkoliikenteen kannalta ongelmallista kohdetta Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella. Kohteet on esitetty kuvassa 11. Kohteisiin liittyvät ongelmat ja kyselyissä esiin tulleet parannusehdotukset on esitetty tarkemmin liitteessä 3. Ongelmakohteiden selvitystä ei ole tehty systemaattisesti koko tiepiirin alueelta, vaan tulokset ovat vastaajien esittämiä yksittäisiä puute- tai ongelmakohtia. Kaikki kunnat eivät ole vastanneet kyselyyn tai eivät ole esittäneet ongelmakohteita. Vastanneiden mukaan pysäkeillä ongelmiksi koetaan usein puutteellinen kunnossapito, merkintä ja varustelutaso. Katoksia ja pysäkkimerkkejä toivotaan lisää etenkin haja-asutusalueiden pysäkeille. Koulujen pysäkeillä on myös liikenneturvallisuus-ongelmia. Tieosuuksien ongelmat liittyvät lähes poikkeuksetta talvikunnossapitoon; auras ja hiekoitus koetaan puutteelliseksi.

Lisäksi Linja-autoliiton Kaakkois-Suomen osasto on kevään 2001 aikana kartoittanut kaksitoista kehittämistä kaipaavaa kärkipysäkkiä. Kärkipysäkit on myös esitetty kuvassa 11 ja liitteessä 3.



Kuva 11. Kyselyissä esiin tulleet joukkoliikenteen ongelmakohteet Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella.

3.9 Joukkoliikenteen pääreitit kaupunkiseuduilla

Työhön nostettiin erityiseksi tarkastelukohteeksi joukkoliikenteen toimintaedellytysten selvittäminen kaupunkiseutujen pääreiteillä. Tämän vuoksi Kouvolan, Kuusankosken, Kotkan, Haminan, Mikkelin, Lappeenrannan, Imatran, Savonlinnan ja Pieksämäen seutujen avainhenkilöitä lähestyttiin lisäksi tarkemmilla haastatteluilla ja kyselyillä. Haastatteluissa ja kyselyissä selvitettiin, mitkä ovat kaupunkiseutujen joukkoliikenteen pääreittejä, millaisia kehittämistoimenpiteitä niillä, lähinnä yleisten teiden osuudella, tarvittaisiin sekä onko pääreittien kehittämisestä olemassa muita suunnitelmia.

Varsinaisia pääreittien kehittämiseen liittyviä suunnitelmia ei kaupunkiseuduilla ole tehty. Jonkin verran niitä koskevia muita suunnitelmia kylläkin.

Joukkoliikenteen pääreitit kulkevat useilla kaupunkiseuduilla pitkälti katuverkolla. Tämän vuoksi kehittämistarpeetkin painottuvat katuverkolle. Yleisten teiden osalta tarvittavat kehittämistarpeet ovat myös samoja, mitä tuli esille kyselyissä, jotka koskivat koko tiepiirin alueella olevaa tiestöä. Esim. tiestön ja pysäkkien talvihoitoa toivotaan parannettavan, pysäkkikatoksia tarvitaan lisää tai niitä pitäisi uusia, kevyen liikenteen olosuhteisiin pysäkkiympäristössä tulisi kiinnittää enemmän huomiota sekä pysäkillä tarjottavaa matkustajainformaatiota pitäisi kehittää. Lisäksi liittymissä koettiin olevan jonkin verran ongelmia. Joukkoliikenne-etuuksia ei koettu pääreiteillä tarvittavan.

Kaupunkikohtaiset yhteenvedot pääreittien kehittämisestä on esitetty *liitteessä 4*.

4 JOUKKOLIIKENTEN TOIMINTALINJAT JA TOIMENPITEET

4.1 Tavoitteet ja toimintalinjat

Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parantavien tavoitteiden ja toimintalinjojen asettelua ovat Kaakkois-Suomen tiepiirissä ohjanneet valtakunnalliset liikennepoliittiset yleistavoitteet ja Tiehallinnon joukkoliikenteen toimintalinjat 2000. Tavoitteiden ja toimintalinjojen sekä toimintalinjoja toteuttavien toimenpiteiden muodostaminen pohjautuu selvityksen laatimisen aikana eri osapuolten kanssa käytyyn vuoropuheluun.

Tiepiirin tavoitteet joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamiseksi ovat:

- Joukkoliikenneasioihin liittyvän yhteistyön paraneminen
- Joukkoliikenteen tarpeiden huomioon ottaminen kaikessa tiepiirin toiminnassa, niin suunnittelussa, toteuttamisessa kuin hoidossakin
- Joukkoliikennematkustajien matkustusolosuhteiden ja liikenneturvallisuuden parantaminen

Tavoitteita tukevat, joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parantavat toimintalinjat ovat:

1. Yhteistyön laajentaminen
2. Joukkoliikenneasioiden käsittelyn kehittäminen tiehankkeissa
3. Talvihoidon kehittäminen
4. Pysäkkikatosten talvihoidon kehittäminen
5. Linja-auto pysäkkien kehittäminen
6. Osallistuminen alueellisiin liikennejärjestelmäsuunnitelmiin ja joukkoliikenteen pääreittien kehittämiseen kaupunkiseuduilla

4.2 Toimintalinjoja tukevat toimenpiteet

Toimintalinja 1. Yhteistyön laajentaminen

Kaakkois-Suomen tiepiiri laajentaa ja kehittää yhteistyötä joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamiseksi eri toimijaosapuolten kanssa.

Yhteistyö ja sen kehittäminen sisältyy kiinteästi toimintalinjoihin 2-6. Tiepiiri laajentaa joukkoliikenneasioihin liittyvää vuorovaikutusta tiehankkeiden suunnittelun ja rakentamisen yhteydessä sekä tiestön ja linja-autopysäkkien talvihoidon suunnittelun ja toteutuksen yhteydessä. Hankkeiden suunnittelu- ja toteutusvaiheessa on tärkeää olla yhteydessä linja-autoyrittäjiin tai Linja-autoliiton alueosastoon, lääninhallitukseen ja kuntiin, jotta linja-autoliikenteeseen liittyvät kysymykset tulevat huomioituksi. Talvihoitoa kehitetään joukkoliikenteen edellytykset paremmin huomioon ottavaksi linja-autoyrittäjien, kuntien ja hoitourakoijan kanssa. Yhteistyötahojen kanssa pidetään tiemestarialueittain säännöllisiä neuvotteluja, joista vastaavat tiemestarit ja joissa käydään läpi talvihoidon suunnitteluun ja täsmähoitoon liittyviä asioita sekä muita joukkoliikenteen toimintaympäristöä koskevia ongelmia ja tarpeita. Linja-autopysäkkejä kehitettäessä tiepiirin keskeisimpiä yhteistyötahoja ovat kunnat ja linja-autoyrittäjät tai Linja-autoliitto. Liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen tiepiiri osallistuu muiden osapuolten rinnalla. Eri osapuolten välisellä yhteistyöllä on ratkaiseva vaikutus kaupunkiseutujen pääreittien suunnittelussa ja toteutuksessa.

Tiepiiri täydentää ja päivittää joukkoliikenneselvityksen yhteydessä tehdyn ongelmapaikkakartoituksen etenkin kuntien näkemysten osalta.

Tiepiirin edustaja käy seutuliikennetyöryhmissä ja Linja-autoliiton alueosaston kokouksessa keskustelemassa joukkoliikenneasioista.

Tiepiirin joukkoliikenteen vastuuhenkilö toimii aktiivisesti tehtävässään välittäen joukkoliikennettä koskevaa tietoa sekä tiepiirin sisällä että yhteistyötahoille.

Vastuu toteutuksesta: Tiepiirin suunnitelmien ja rakentamishankkeiden teettäjät, tiemestarit, joukkoliikenteen vastuuhenkilö

Yhteistyöosapuolet: Kunnat, linja-autoyrittäjät, Linja-autoliitto, lääninhallitukset, maakuntien liitot jne.

Tiepiirin rahoitustarve: Lisää jonkin verran työmäärää

Aikataulu: Jatkuva

Hyödyt ja vaikuttavuus: Eri osapuolten tietämys toistensa toiminnasta lisääntyy. Tiehallinto pystyy ottamaan paremmin yhteistyötahojen näkemykset toiminnassaan huomioon. Osapuolten roolit tarkentuvat ja selkeytyvät. Tiedonvälittäminen helpottuu. Päällekkäinen työ ja väärinkäsitykset vältetään.

Toimintalinja 2. Joukkoliikenneasioiden käsittelyn kehittäminen tiehankkeissa

Kehitetään joukkoliikenneasioiden käsittelyä tiehankkeiden suunnittelu- ja toteutusvaiheissa.

Joukkoliikenneasioiden käsittely otetaan normaalirutiiniksi tiehankkeiden eri suunnitteluvaiheissa. Hankkeiden lähtökohdaksi selvitetään joukkoliikenteen lähtötiedot, kuten tietä käyttävien linja-autovuorojen määrä ja luonne, pysäkkien ja terminaalien nykytilanne sekä mahdolliset koululaiskuljetukset, muut erityiskuljetukset ja liityntäliikenne.

Suunnittelussa otetaan linja-autoliikenne huomioon erityisesti pysäkkien sijoittelussa ja pysäkkiyhteyksien järjestämisessä, kevyen liikenteen alikulujen, saatto- ja noutoliikenteen yhteyksien ja muiden pysäkkiyhteyksiin vaikuttavien ratkaisujen suunnittelussa, liittymien, erityisesti eritasoliittymien ja kiertoliittymien suunnittelussa sekä tarvittaessa joukkoliikennettä suosivina erityisratkaisuin, esim. lisäkaistoina liikennevaloissa.

Suunnitelman laatimis- ja käsittelyvaiheissa joukkoliikenteeseen liittyvät kehittämistarpeet ja joukkoliikennettä koskevat ratkaisut käsitellään yhteistyössä linja-autoyrittäjien (Linja-autoliiton alueosaston), lääninhallituksen, kunnan edustajien ja muiden tahojen kanssa.

Tiehankkeen rakentamisesta informoidaan tietä käyttäviä linja-autoyrityksiä. Rakennusaikaiset muutokset ja tilapäisjärjestelyt pysäkkien ja reittien osalta sovitaan yhteistyössä yrittäjien kanssa.

Joukkoliikenneasioiden käsittely tiehankkeissa hoidetaan tekeillä olevan ja alkuvuodesta 2002 valmistuvan Tiehallinnon oppaan mukaan.

Vastuu toteutuksesta: Tiepiirin suunnitelmien ja rakentamishankkeiden teettäjät, tiemestarit

Yhteistyösapuolet: Linja-autoyritykset, Linja-autoliitto, lääninhallitukset, kunnat

Tiepiirin rahoitustarve: Lisää jonkin verran työmäärää tiehankkeiden suunnittelussa ja rakentamisessa

Aikataulu: Jatkuva

Hyödyt ja vaikuttavuus: Tehdään ratkaisuja, jotka parantavat joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja palvelutasoa ilman merkittäviä lisäkustannuksia. Vältetään virheitä, joiden korjaaminen on kallista.

Toimintalinja 3. Talvihoidon kehittäminen

Talvihoidon hoitotoimenpiteet kohdistetaan nykyistä tarkemmin joukkoliikenteen ongelmakohtiin, jotka selvitetään yhteistyötahojen kanssa.

Tiepiiri pyrkii ottamaan talvihoidon tilausmenettelyssään joukkoliikenteen tarpeet nykyistä paremmin huomioon. Joukkoliikenteen reitit ja aikataulut tulee ottaa huomioon suunniteltaessa lumenaurauksen ja liukkaudentorjunnan toteuttamisjärjestystä. Auras- ja hiekoitusreitit tulisi suunnitella siten, että linja-autoreitit hoidetaan ensimmäisenä. Lumenauraus ja liukkaudentorjunta tulisi suorittaa sekä tiellä että pysäkeillä ja niille johtavilla jalankulku-yhteyksillä mahdollisuuksien mukaan ennen aamun ensimmäistä linja-autovuoroa.

Linja-autoliikenteen tarpeet otetaan mahdollisuuksien mukaan huomioon ns. täsmähoitokohteita määriteltäessä. Linja-autoliikenteen toimintaedellytyksiä parantaa erityisesti tehostettu liukkaudentorjunta mäissä, vilkkailla tai hankalasti liikennöitävillä pysäkeillä, liittymissä sekä mäkisillä ja kaarteisilla teillä.

Tiepiiri huolehtii, että linja-autoliikenteen näkökohdat otetaan huomioon talvihoidon suunnittelussa ja täsmähoitokohteita määritettäessä järjestämällä tiemestarialueittain yhteisneuvotteluja tienpitäjän, linja-autoyrittäjien, kuntien, hoitourakoijan ja mahdollisten muiden tahojen kanssa. Neuvottelun perusteella tarkistetaan tarvittavilta osin alueen hoitourakan laatuvaatimukset. Yhteisneuvottelu pidetään muutaman vuoden välein. Hyvä ajankohta on ennen useampivuotisen hoitourakan tarjouspyyntöasiakirjojen valmisteluvaihetta.

Lisäksi yksi yhteispalaverissa käsiteltävistä asioista on akuuttien ongelmatilanteiden hoitamistapa. On tarpeen käydä läpi

- mihin linja-autoyrittäjä tai linja-autonkuljettaja ottaa yhteyttä keli- tai muissa ongelmatilanteissa (liikennekeskus, tiemestari, hoitourakoitsija)
- mitkä ovat eri osapuolten (tiemestari, hoitourakoitsija) tehtävät ja toimintamahdollisuudet.

Vastuu toteutuksesta: Tiepiirin tienpidon teettämisyksikkö, tiemestarit

Yhteistyösapuolet: Linja-autoyrittäjät, hoitourakoitsijat, kunnat

Tiepiirin rahoitustarve: Savo-Karjalan tiepiirissä tehdyn selvityksen mukaan täsmähoito lisää talvihoidon kokonaiskustannuksia 2 – 3 %

Aikataulu: Tiemestarialueittaiset neuvottelut ensimmäisen kerran alkusyksyllä 2001

Hyödyt ja vaikuttavuus: Parantaa linja-autoliikenteen täsmällisyyttä ja turvallisuutta

Toimintalinja 4. Pysäkkikatosten talvihoidon kehittäminen

Pysäkkikatosten talvihoito esitetään sisällytettäväksi kyseisen tieosuuden hoitourakkaan. Kustannusvastuu ratkaistaan kunnan ja valtion välisen, yleisen tien pidossa noudatettavan kustannusjakoperiaatteen mukaisesti.

Nykyisten lupaehtojen mukaan pysäkkikatoksen kunnossapito ja talvihoito, lähinnä lumenpoisto kuuluu pysäkkikatoksen pystyttäjälle/ omistajalle eli yleensä kunnalle, kylätoimikunnalle tai vastaavalle. Valtion ja kuntien välistä tienpidon kustannusjakosopimusta ollaan uusimassa; on esitetty mm., että yleisiin teihin liittyvien pysäkkikatosten rakentamisesta ja kunnossapidosta vastaisi valtio. Kustannusjakovastuut ovat sopimatta.

Pysäkkikatosten puhdistusvastuu esitetään sisällytettäväksi tien hoitourakkaan, huolimatta siitä, kuka kustannukset maksaa. Tällöin pysäkkikatokset todennäköisesti otetaan paremmin huomioon jo tien auras- ja höyläysvaiheessa ja niiden puhdistus voidaan ajoittaa suunnitellusti auruksen tai höyläyksen jälkeen. Vastuu pysäkkikatosten aukipidosta selkeytyy ja hoidon kokonaiskustannukset alenevat.

Nykykäytännön mukaan asiasta on sovittava pysäkkikatosten luvanhaltijan/ omistajan kanssa. Tällöin pysäkkikatosten puhtaanapito on tarpeen sisällyttää hoitourakoihin erikseen hinnoiteltuna osana, joka laskutetaan edelleen luvanhaltijalta. Mikäli em. kustannusjakosopimuksessa päädytään siihen, että katosten puhtaanapito siirtyy Tiehallinnolle, jäävät kustannukset Tiehallinnolle sen jälkeen kun olemassa olevat sopimukset ja vastuut on muutettu uuden ohjeen mukaisiksi kuntien tekemien aloitteiden pohjalta. Tämä edellyttää lisäksi Tiehallinnon yksityiskohtaisten toimintalinjojen laatimista ja hyväksymistä katosten rakentamiselle ja kunnossapidolle.

Vastuu toteutuksesta: Tiepiirin tienpidon teettämisyksikkö, tiemestarit

Yhteistyöosapuolet: Hoitourakoitsijat, kunnat

Tiepiirin rahoitustarve: Nykykäytännössä ei lisää tiepiirin rahoitustarvetta, koska puhtaanapitokustannukset voidaan laskuttaa edelleen. Mikäli katosten puhtaanapito siirtyy Tiehallinnolle, niin kustannuslisä on 1,0-1,5 milj.mrk/ vuosi.

Aikataulu: Sisällytetään uusien hoitourakoiden tarjouspyyntöasiakirjoihin kilpailutamisaikataulun mukaisesti

Hyödyt ja vaikuttavuus: Parantaa pysäkkikatosten käytettävyyttä, palvelutasoa ja turvallisuutta. Edistää kunnossapidon tehokkuutta ja alentaa kustannuksia.

Toimintalinja 5. Linja-autopysäkkien kehittäminen

Kehitetään keskeisimpien linja-autopysäkkien turvallisuutta ja palvelutasoa.

Tiepiirin alueella olevien linja-autopysäkkien sijainnissa, varustelutasossa ja muissa olosuhteissa on todettu olevan puutteita. Lisäksi mm. koulujen pysäkkien kohdilla on liikenneturvallisuusongelmia.

Tiepiiri kehittää pysäkkejä tarpeiden mukaan esim. tarkistamalla pysäkkien sijainnin ja merkinnän, lisäämällä pysäkkilevennyksiä, parantamalla pysäkkiolosuhteita matkustajien kannalta, huolehtimalla turvallisista kevyen liikenteen yhteyksistä pysäkeille, kehittämällä saatto- ja noutoliikenteen ja liityntäpysäköinnin (henkilöautot ja polkupyörät) mahdollisuuksia sekä osallistumalla informaation kehittämiseen. Pysäkkien kehittämisen keskimääräisiä kustannuksia on esitetty *liitteessä 5*.

Keskeisimmät kehitettävät pysäkit valitaan mm. joukkoliikenneselvityksen yhteydessä tehtyjen selvitysten, Linja-autoliiton pysäkkiselvitysten ja vuoteen 2004 mennessä tehtävän pysäkki-inventoinnin perusteella. Kehitettävät pysäkit käydään läpi vielä yhteistyössä kuntien joukkoliikenneyhdyshenkilöiden sekä linja-autoyrittäjien kanssa.

Pysäkkejä kehitetään vuosittain 0,3 milj.mk:lla vuosien 2003-2007 aikana.

Vastuu toteutuksesta: Tiepiirin suunnitelmien ja rakentamishankkeiden teettäjät, tiemestarit, joukkoliikenteen vastuhenkilö

Yhteistyösapuolet: Kunnat, linja-autoyrittäjät

Tiepiirin rahoitustarve: Yhden pysäkin kehittäminen maksaa noin 20 000 - 50 000 mk. Yhteensä pysäkkien kehittäminen vuosina 2003-2007 maksaa 1,5 milj.mk.

Aikataulu: Pysäkki-inventointi valmis vuonna 2004. Kehitettävien pysäkkien kartoittaminen vuoteen 2003. Kehitettävät pysäkit tarkistetaan vuosittain. Toteutus vuosina 2003-2007.

Hyödyt ja vaikuttavuus: Parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa ja liikenneturvallisuutta. Lisää joukkoliikenteen käyttäjien matkustusmukavuutta.

Toimintalinja 6. Osallistuminen alueellisiin liikennejärjestelmäsuunnitelmiin ja joukkoliikenteen pääreittien kehittämiseen kaupunkiseuduilla

Tiepiiri osallistuu alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen sekä kaupunkiseutujen tärkeimpien linja-autoreittien kehittämiseen (ns. laatu-käytävät) yhteistyössä muiden osapuolten kanssa.

Osallistuessaan liikennejärjestelmäsuunnitteluun, tiepiiri painottaa myös joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamisen merkittävyyttä. Tiepiiri osallistuu erityisesti kaupunkiseutujen linja-autoliikenteen pääreittien (laatu-käytävien) kehittämissuunnitelmien laatimiseen sekä toimenpiteiden toteuttamiseen yleisten teiden osalta.

Linja-autoliikenteen pääreittien kehittämistarpeet tarkentuvat liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimisten myötä.

Vastuu toteutuksesta: Tiepiirin tienpidon suunnitteluyksikkö

Yhteistyöosapuolet: Kunnat, maakuntien liitot, lääninhallitukset, linja-autoyrietykset

Tiepiirin rahoitustarve: Lähivuosina lähinnä suunnitelmien laatimiseen osallistumisesta aiheutuvia kustannuksia

Aikataulu: Liikennejärjestelmä- ja kaupunkiseutujen laatu-käytäväsuunnitelmien laatimistilanteen mukainen

Hyödyt ja vaikuttavuus: Keskittämällä joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteitä kaupunkiseuduille, voidaan rajalliset kehittämisresurssit suunnata sinne, missä niistä saatava hyöty on suurin. Pääreittien kehittäminen parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa matkustajien kannalta ja lisää joukkoliikennejärjestelmän houkuttelevuutta.

4.3 Yhteenveto toimintalinjoista ja niiden vaikutuksista

Taulukkoon 2 on koottu Kaakkois-Suomen tiepiirin joukkoliikenteen toimintalinjat rahoitustarpeineen ja toteuttamisajankohtineen. Suurin osa toimintalinjoihin sisältyvistä toimenpiteistä ei suoraan lisää tiepiirin kustannuksia. Useimmat toimenpiteet ovat henkilöresursseja sitovia toimintatapojen muutoksia. Kehittämällä joukkoliikenteen huomioon ottamista tienpidon eri vaiheissa, voidaan kuitenkin tehdä ratkaisuja, jotka parantavat joukkoliikenteen edellytyksiä ja palvelutasoa ilman merkittäviä lisäkustannuksia sekä välttää virheitä, joiden korjaaminen on kallista. Linja-autopysäkkien kehittäminen tuo selvästi uusia kustannuksia. Pääreittien kehittäminen voi pitemmällä tähtäimellä lisätä myös kustannuksia, vaikka niillä olevien pysäkkien kehittäminen sisältyy myös tässä esitettyyn toimintalinjaan 5. Tiepiirissä voitaneen käyttää myös yksityisrahoitusta pysäkkien rakentamisessa, kunnossapidossa ja hoidossa antamalla tehtävät mainosyrityksen hoidettavaksi.

Taulukko 2. Yhteenveto Kaakkois-Suomen tiepiirin joukkoliikenteen toimintalinjoista.

	Tiepiirin rahoitustarve	Ajankohta
1. Yhteistyön laajentaminen Kaakkois-Suomen tiepiiri laajentaa ja kehittää yhteistyötä joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamiseksi eri toimija-osapuolten kanssa.	Lisää jonkin verran työmäärää	Jatkuva
2. Joukkoliikenneasioiden käsittelyn kehittäminen tiehankkeissa Kehitetään joukkoliikenneasioiden käsittelyä tiehankkeiden suunnittelu- ja toteutusvaiheissa.	Lisää jonkin verran työmäärää tiehankkeiden suunnittelussa ja rakentamisessa	Jatkuva
3. Talvihoidon kehittäminen Talihoidon hoitotoimenpiteet kohdistetaan nykyistä tarkemmin joukkoliikenteen ongelmakohtiin, jotka selvitetään yhteistyötahtojen kanssa.	Savo-Karjalan tiepiirissä tehdyn selvityksen mukaan täsmähoito lisää talvihoidon kokonaiskustannuksia 2 – 3 %	Tiemestarialueittaiset neuvottelut ensimmäisen kerän alkusyksyllä 2001
4. Pysäkkikatosten talvihoidon kehittäminen Pysäkkikatosten talvihoito esitetään sisällytettäväksi kyseisen tieosuuden hoitourakkaan. Kustannusvastuu ratkaistaan kunnan ja valtion välisen, yleisen tien pidossa noudatettavan kustannusjakoperiaatteen mukaisesti.	Nykykäytännössä ei lisää tiepiirin rahoitustarvetta; puhtaanapitokustannukset voidaan laskuttaa edelleen. Jos vastuut muuttuvat, Tiehallinnon kustannukset lisääntyvät 1,0-1,5 milj.mk/v.	Sisällytetään uusiin hoitourakoihin niiden kilpailutamisaikataulun mukaisesti
5. Linja-auto pysäkkien kehittäminen Kehitetään keskeisimpien linja-autopysäkkien turvallisuutta ja palvelutasoa. Pysäkkejä kehitetään vuosittain 0,3 milj.mk:lla vuosien 2003-2007 aikana.	Yhteensä pysäkkien kehittäminen vuosina 2003-2007 maksaa 1,5 milj.mk.	Pysäkki-inventointi valmis vuonna 2003. Kehitettävien pysäkkien kartoittaminen myös vuoteen 2003. Kehitettävät pysäkit tarkistetaan vuosittain. Toteutus vuosina 2003-2007.
6. Osallistuminen alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja joukkoliikenteen pääreittien kehittämiseen kaupunkiseuduilla Tiepiiri osallistuu liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen sekä kaupunkiseutujen tärkeimpien linja-autoreittien kehittämiseen (ns. laatukäytävät) yhteistyössä muiden osapuolten kanssa.	Lähi vuosina lähinnä suunnitelmien laatimiseen osallistumisesta aiheutuvia kustannuksia	Liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja kaupunkiseutujen laatukäytäväsuunnitelmien laatimistilanteen mukainen

Taulukossa 3 on esitetty toimintalinjojen 2-6 vaikutuksia eri osapuolten näkökulmasta. Toimintalinja 1 sisältyy läheisesti muihin toimintalinjoihin.

Taulukko 3.

Yhteenveto Kaakkois-Suomen tiepiirin joukkoliikenteen toimintalinjojen 2-6 vaikutuksista.

	Joukkoliikenneasioiden käsittely tiehankkeissa	Talvihoito	Pysäkkien talvihoito	Linja-auto-pysäkit	Joukkoliikenteen pääreitit
VÄYLÄN KÄYTTÄJÄT					
Joukkoliikenteen matkustajat					
Joukkoliikennejärj. saavutettavuus	+	0	+	+	+
Liikenteen sujuvuus, matka-aika	0	++	+	0	++
Liikenteen täsmällisyys	0	++	0	0	++
Matkustusympäristö, viihtyvyys	+	0	+	++	++
Sade- ja tuulisuoja (katos)	+	0	0	++	++
Matkustajainformaatio	0	0	0	++	++
Sosiaalinen tasa-arvo	+	0	+	+	+
Joukkoliikenteen kuljettajat					
Liikenteen sujuvuus	0	++	+	0	++
Aikataulussa pysyminen	0	++	0	0	++
Liikenteen toimintavarmuus	0	++	0	0	++
TIEPIIRI JA MUUT VÄYLÄN PITÄJÄT					
Suunnittelukustannukset	-	-	-	-	-
Investointimenot	0	0	0	-	-
Hoito-, ylläpito- ja kunnossapitokustannukset	0	-	0/-	0	-
Henkilöresurssit	-	-	-	-	-
Toimenpiteiden toteutettavuus	++	++	++	++	+
LINJA-AUTOYRITYKSET					
Liikennöintikustannukset	0	+	0	0	+
LIIKENNETURVALLISUUS	+	++	++	++	+
YMPÄRISTÖ	+	0	0	0	+
MAANKÄYTTÖ JA YHDYSKUNTARAKENNE	+	0	0	0	++

++	Vaikutukset merkittäväällä tavalla myönteisiä
+	Vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutuna eivät merkittäviä
0	Ei selkeää vaikutusta, vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia
-	Vaikutukset lievästi kielteiset
--	Vaikutukset merkittävästi kielteiset

4.4 Jatkotoimenpiteet ja seuranta

Kaakkois-Suomen tiepiirin joukkoliikenneselvityksen raporttiluonnosta on käsitelty tiepiirin johtoryhmässä 14.5.2001. Luonnoksessa esitetyt toimintalinjat on hyväksytty jatkovalmistelun pohjaksi.

Suurin osa joukkoliikenneselvityksessä esitetyistä toimintatapoihin liittyvistä toimenpiteistä on valmiita otettavaksi käytäntöön heti tai sopivan ajankohdan tultua. Toimintalinjan 5 "Linja-autopysäkkien kehittäminen" osalta tarvitaan jatkoselvittelyä, ennen kuin kehitettävät pysäkit voidaan valita. Joukkoliikenneselvityksessä esitetyt toimintalinjat toimenpiteineen sisällytetään myös tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelmiin sekä otetaan huomioon muita tuote- tai aihekohtaisia toimintalinjoja laadittaessa.

Toimintalinjojen ja toimenpiteiden seurannasta vastaa tiepiirin joukkoliikenteen vastuhenkilö. Vastuhenkilö seuraa toimintalinjausten ja toimenpiteiden toteutumista, toteutumisen aikataulua sekä niiden vaikutuksia ja eri tahoilta tullutta palautetta. Lisäksi vastuhenkilö tekee tarvittaessa uuden esityksen toteutettavista toimenpiteistä ja harkitsee, milloin joukkoliikenneselvitys on päivitettävä kokonaan. Seurannan tulokset raportoidaan vuosittain tiepiirin sisäiseen käyttöön ja yhteistyötahojen käyttöön. Kaakkois-Suomen tiepiirissä luonteva tilaisuus kertoa sidosryhmille toimintalinjojen ja toimenpiteiden toteutumisesta on mm. seutuliikennetyöryhmissä ja Linja-autoliiton alueosaston kokouksessa tehtävien vierailujen yhteydessä.

5 LIITTEET

- Liite 1. Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella olevien kuntien joukkoliikenteen yhdyshenkilöt
- Liite 2. Joukkoliikenteeseen liittyviä suunnitelmia ja tietoa kuntien saamasta asiakaspalautteesta Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella
- Liite 3. Taulukko kyselylyissä ja haastatteluissa esille tulleista joukkoliikenteen kannalta ongelmallisista kohteista
- Liite 4. Yhteenvedot kaupunkiseutujen pääreittien kehittämiseen liittyvistä tarkasteluista
- Liite 5. Joukkoliikennettä suosivien toimenpiteiden keskimääräisiä kustannuksia.

KAAKKOIS-SUOMEN TIEPIIRIN ALUEELLA OLEVIA KUNTIA JOUKKOLIIKENTEEN YHDYSHENKILÖT

Kunta	Nimike	Yhdyshenkilö	Osoite	Postitoimipaikka	Puhelin *vaihe
Anjalankosken kaupunki	Suunnittelusihteeri	Antero Peräkasari	PL 10	46861 Anjalankoski	05-784 111*
Elimäen kunta	Suunnittelurakennusmestari	Pekka Kantola	PL 4	47201 Elimäki	05-779 011*
Enonkosken kunta	Sivistystoimenjohtaja	Pentti Pihanen	Enonkoskentie 3 T	58175 Enonkoski	015-345 3026
Haminan kaupunki	Tekninen johtaja	Markku Lopenen	PL 70	49401 Hamina	05-7495 500
Haukivuoren kunta		Minna Turunen	PL 5	51601 Haukivuori	015-7277 209
Heinäveden kunta	Matkailusihteeri	Leena Vlasoff	PL 21	79701 Heinävesi	017-578 111*
Hirvensalmen kunta	Tekninen johtaja	Asko Viljanen	PL 5	52551 Hirvensalmi	015- 727 1210
Iitin kunta	Toimistos sihteeri	Pirjo Holttinen	PL 32	47401 Kausala	05-750 211*
Imatran kaupunki	Liikenneinsinööri	Erkki Pekkarinen	Virastokatu 2	55120 Imatra	05-6811*
Jaalan kunta	Kunnanrakennusmestari	Jukka Perttula	Salparinteentie 1 A	47710 Jaala	05-886 1461
Joroisten kunta	Koulutoimenjohtaja	Sinikka Häyrinen	PL 4	79601 Joroinen	017-578 4239
Joutsenon kunta	Sivistystoimenjohtaja	Tuomo Huhtanen	PL 5	54101 Joutseno	05-6326 264
Juvan kunta	Toimisto-/projektisihteeri	Päivi Toivari	PL 28	51901 Juva	015-75511*
Jäppilän kunta	Kunnanjohtaja	Tenho Tiili	Kirkkotie 14	77570 Jäppilä	015-610 334
Kangaslammin kunta	Joukkoliikennedyshtenkilö		Teknologiantie 8 A	79480 Kangaslampi	017-570 510*
Kangasniemen kunta	Koulutoimenjohtaja	Veijo Tiuhonen	Otto Mannisentie 2	51200 Kangasniemi	015-780 1250
Kerimäen kunta		Juha Turtiainen	Kerimäentie 10	58200 Kerimäki	015-57 541*
Kotkan kaupunki	Liikenneinsinööri	Rauno Savela	PL 205	48101 Kotka	05-234 4324
Kouvola kaupunki	Kaupungininsinööri	Erkki Becker	PL 85	45101 Kouvola	05- 8296 451
Kuusankosken kaupunki	Suunnittelupäällikkö	Reijo Kiukas	PL 22	45701 Kuusankoski	05-280 4312
Lappeenrannan kaupunki	Suunnittelupäällikkö	Matti Larikka	PL 38	53101 Lappeenranta	05-616 2505
Lemin kunta	Kunnankamreeri	Pentti Pitkänen	Toukkalantie 2	54710 Lemi	05-614 1218
Luumäen kunta	Koulutoimenjohtaja	Jorma Uusiheimala	PL 13	54501 Taavetti	05-672 211*
Miehikkälän kunta	Koulutoimenjohtaja	Raili Hyvärinen	Keskustie 6	49700 Miehkälä	05-749 0249
Mikkelin kaupunki	Liikennesuunnittelainsinööri		PL 33	50101 Mikkelä	015-194 2510
Mäntyharjun kunta	Maaseutuasiamies	Eino Vähätiitto	PL 76	52701 Mäntyharju	015-7701 250
Parikkalan kunta	Rakennustarkastaja	Antti Heinonen	Harjukuja 6	59100 Parikkala	05-6861 223
Pertunmaan kunta		Salla Hutri	Pertuntie 14	19430 Pertunmaa	015-770 241*
Pieksämäen kaupunki	Henkilöliikennelogistikko	Pasi Haverinen	PL 125	76101 Pieksämäki	015-788 2111* 040 738 0995
Pieksämäen maalaiskunta	Henkilöliikennelogistikko (yhdessä Pieksämäen kaupungin kanssa)	Pasi Haverinen	PL 125	76101 Pieksämäki	015-788 2111* 040 738 0995
Punkaharjun kunta		Jukka Talka	PL 18	58501 Punkaharju	015-7341255

Puumalan kunta	Maaseutuasiamies	Ossi Hyvönen	PL 20	52201 Puumala	015-755 700*
Pyhtään kunta	Sivistysosasto	Markku Auranen	Siltakyläntie 175	49220 Siltakylä	05-7583 111*
Rantasalmen kunta	Koulutoimenjohtaja	Toivo Pollari	PL 5	58901 Rantasalmi	015-73 711*
Rautjärven kunta	Maaseutuasiamies	Juha Rautio	Simpeleentie 12	56800 Simpele	05-687 2236
Ristiinan kunta	Hallintojohtaja	Seppo Julkunen	Linnantie 1-2	52301 Ristiina	015-740 1201
Ruokolahden kunta	Toimistovirkailija	Toini Raijas	Virastotie 3	56100 Ruokolahti	05-269 1205
Saaren kunta	Rakennustarkastaja	Jari Pekkarinen	Akonpohjantie 4	59510 Saari	05-688 150*
Savitaipaleen kunta	Kanslisti	Laila Eteläpää	PL 29	54801 Savitaipale	05-614 0202
Savonlinnan kaupunki		Heikki Mäkeläinen (tekninen toimi) Irmeli Mansikka (koulutoimi)	Olavinkatu 27	57131 Savonlinna	015-5711* 015-571 4640 (Mäkeläinen)
Savonrannan kunta		Paula Lajunen	Lamminniementie 7-11	58300 Savonranta	015-345 400*
Sulkavan kunta	Sivistystoimen johtaja	Lauri Närä	PL 25	58701 Sulkava	015-739 1400
Suomenniemen kunta	Sosiaalisihteri	Ilkka Asikainen		52830 Suomeniemi	015-735 7729
Taipalsaaren kunta	Kunnansihteri	Ulla Tilli	PL 4	54921 Taipalsaa-ri	05 - 63 591*
Uukuniemen kunta	Kunnanjohtaja	Sisko Rönkä	Uukuniementie 1	59720 Uukuniemi	05-443 271*
Valkealan kunta	Tieinsinööri	Jari Horppu	Kustaa III tie 10	45370 Valkeala	05-863 331
Vehkalahden kunta	Taluspäällikkö	Marjatta Häkkinen	PL 18	49401 Hamina	05-749 2241
Viirolahden kunta	Koulutoimenjohtaja	Eija Markkanen	PL 14	49901 Virolahti	05-758 1280
Virtasalmen kunta		Arja Ylönen		77330 Virtasalmi	015-480 202
Ylämaan kunta	Rakennustarkastaja	Kari Karell	Koskentie 4	54410 Ylämaa	05-613 4221

JOUKKOLIIKENTEESEEN LIITTYVIÄ SUUNNITELMIA JA TIETOA KUNTIEN SAAMASTA ASIAKASPALAUTTEESTA KAAKKOIS-SUOMEN TIEPIIRIN ALUEELLA

Kunta	Joukkoliikennesuunnitelmat	Asiakaspalautteet
Enonkoski	Enonkosken kunta liittyi Savonlinnan seutuliippujärjestelmään 1.1.2000. Vuonna 2000 kokeiluluontoisesti asiointivuoro Savonlinnaan lauantaisin, myös koulujen loman aikaista linja-autoliikennettä lisätty kokeiluluontoisesti lukukaudella 2000/2001.	
Iitti	Joukkoliikenteen asiakastyytyväisyystutkimusta ei ole tehty, mutta ennen sopimuskausien alkua kuntalaisille on annettu mahdollisuus antaa palautetta liikennejärjestelyistä. Palautetta ei ole juurikaan tullut.	Positiivista palautetta tulee harvoin. Useimmiten esille tulee kohde Säyhteen – Kaunistontie pt. 14502 (liukkaus ja sen aiheuttamat ongelmat). Myös yleisten teiden kunnossapidosta keskustellaan usein.
Iitti	Kunnassa tehdään kolmivuotinen joukkoliikennesuunnitelma. Nykyinen on voimassa elokuuhun 2002.	
Imatra	Imatran kuntalogistiikkaselvitys, 1996.	
Juua	2001 alussa alkoi Rantasalmi-Juua-Puumala-Sulkava-Joroinen (RAJUPUSU) alueen kuljetusten kehittämisprojekti, jonka yhteydessä on tarkoitus tehdä joukko- ja henkilöliikennesuunnitelma kyseisten kuntien alueelle ja myös Joroisiin. Työn aikana voitaneen olla yhteydessä Kaakkois-Suomen tiepiiriin reittien suunnittelun aikana.	Asiakaspalautetta tulee pääasiassa koulukuljetusten osalta, vuorojen toimivuudesta yms. Juvalla ollaan risteyskuntana läheisessä yhteistyössä Itä-Suomen lääninhallituksen kanssa kuntarajat ylittävän runsaan liikenteen vuoksi.
Kotka	Palveluliikenteeseen liittyen tehty asiakastyytyväisyystutkimuksia. Ollut mukana "Joukkoliikenteen toinen aalto" -projektissa tariffikokeilujen osalta. Kotkan tie- ja katuverkkosuunnitelma 2010, 1993.	
Kouvola	Maankäyttö ja joukkoliikenne Kouvolan seudulla, Kouvolan seudun kuntayhtymä, suunnitelmaraportti 1/1997.	
Lappeenranta	Lappeenrannan keskustan kehittämisohjelma, jossa otettu kantaa myös joukkoliikenneasioihin. Vuonna 1993 tehty Lappeenrannan kaupunkimaisen joukkoliikenteen palvelutaso- ja kehittämissuunnitelma sekä Lappeenrannan maaseudun joukkoliikennesuunnitelma.	
Luumäki		Asiakaspalautetta on saatu jonkin verran kutsutaksien käyttäjiltä. Kyseessä on pääsääntöisesti reittiehdotukset.
Miehikkälä	Miehikkälän ja Virolahden joukkoliikenne- ja joukkoliikennekuljetusselvitys ja kehittämisehdotuksia (2000). APU-projektin toimesta tehty joukkoliikennematkustajien tyytyväisyyskysely (2000).	

Parikkala	Kunnassa on toiminut kutsuohjattu palvelureittiliikenne vuodesta 1998 saakka. Nykyinen sopimus voimassa vuoteen 2001 saakka.	
Pieksämäki	Pieksämäen kaupungin ja maalaiskunnan liikenneturvallisuussuunnitelma. Pieksämäen seudun kuntalogistiikan kehittäminen, 1997. Varkauden ja Pieksämäen seudun kuntalogistiikan kehittäminen, 2001. Kaupungilla on käytettävissään kuntien yhteinen henkilöliikennelogistikko, jolla on paremmat mahdollisuudet perehtyä joukkoliikenneasioihin.	Palautetta tulee yleensä vain paikallisliikenteestä.
Puumala	Suunnitteilla Joroinen-Rantasalmi-Juva-Puumala-Sulkava alueella seutukunnan henkilökuljetusjärjestelmän kehittämisprojekti. Pohjatyötä on tehty ja projekti hyväksytään lääninhallituksissa. EU:n kansallisrahoitteinen pilottiprojekti yhteistyössä LAL, Taksiliitto, ISLH seutukunnat.	
Savitaipale	Joukkoliikenteen asiakaskysely on tehty joukkoliikennereittien suunnittelu- ja kuljetusten aloitusvaiheessa	Asiakaspalaute on ollut vähäistä ja on yleensä liittynyt reittien vähyteen. Haja-asutusalueelle toivottaisiin lisää joukkoliikennekuljetusta.
Valkeala	Joukkoliikenteen palvelutaso- ja kuljetuspalveluselvitys teetetty 1998.	
Muuta	Kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmat	

KYSELYLYISSÄ JA HAASTATTELUISSA ESILLE TULLEET JOUKKOLIIKENTEN KANNALTA ONGELMALLISET KOHTEET

nro	Kunta	Ongelmakohde	Ongelma / kehittämiskohde	Kehittämisehdotus
1	litti	Tairajoen koulun pysäkki	Paljon koulukuljetuksia, 65 % koulun oppilaista kuljetusoppilaita (linja-autolla, taksilla)	
2	litti	litti kk / Mullikka-mäentien ja litintien pysäkki	Risteystä käytetään koulupäivinä linja-autojen ja taksien pysähtymispaikkana ja kääntöpaikkana (15 oppilasta)	
3	litti	Valtatie 12 Kausalasta lahden suuntaan	Ei kevyen liikenteen väylää, kaikki oppilaat kuljetettava	
4	litti	Pt 14502 Säyhteen-Kaunistontie	Liukkaus, jonka johdosta myöhästymisiä koulusta ja jatkoyhteyksistä.	Kunnossapidon tehostaminen
5	litti	Mt 1731 Sääksjärven – Perheniementie	Pysäkkien ja pysäkkikatoksien puute tieosuudella	Pysäkkimerkkien lisääminen, pysäkkikatoksia
6	litti	Mt 3622 Lyötilän suunta	Liukkaus, jonka johdosta myöhästymisiä koulusta ja jatkoyhteyksistä.	Kunnossapidon tehostaminen
7	Valkeala	Valkealan kirkonkylä	Linja-autoreitit asiakkaille epäselvät, koska osa kulkee vt 15 –Toikalantie-Kalevantie kautta ja osa Kustaa III-tietä.	Reittien selkiyttäminen (linja-autoyrittäjät vastustavat reitin siirtoa Töyryntielle).
8	Taipalsaari	Mt 408, Jauhialan / Sairaalan liittymä	Risteävien teiden pituuskaltevuus	
9	Lappeenranta, Ylämaa	Mt 3864	Mäkinen ja mutkainen	
10	Taipalsaari	Pt 14784 Rehula -vehkataipale	Mäkinen ja mutkainen	
11	Mäntyharju, Savitaipale	Mt 4174	Tien hoito täysin luokatonta läpi vuoden.	
12	Elimäki	Valtatie 6 Kouvola - Koskenkylä	Tien on liian kapea ja mutkainen	
13	Ristiina, Suommenniemi, Savitaipale, Lemi, Lappeenranta	Valtatie 13 Ristiina - Lappeenranta		Tien oikaisu ja ohituskaistoja mäkiin.
14	Jaala	Jaala, Matkahuollon piha	Linja-autolla lähdetäessä pihasta huono näkyvyys.	Parannusehdotus: Iso peili.
15	Joroinen, rantasalmi	Mt 464 (vt 5 – Rantasalmi)	Tie on huonokuntoinen ja todella huonosti hoidettu talvisin	
16	Rantasalmi	Pt 15397	Tie on huonossa kunnossa läpi vuoden. Talvisin hiekoitus hoidetaan vasta vahingon tapahduttua.	
17	Joroinen, Pieksämäki	Mt 455 Joroinen - Pieksämäki		Parantamistoimenpide: liukkauden torjunnan tehostaminen.
18	Pieksämäki, Jäppilä	Mt 453 Jäppilä - Pieksämäki	Mutkainen ja mäkinen tieosuus	
19	Mikkeli, Juva	Vt 5 välillä Mikkeli - Juva	Mäkinen tieosuus, vilkas muu liikenne	

20	Joroinen	Vt 5 välillä Joroinen – Varkaus	Mäkinen tieosuus, vilkas muu liikenne	
21	Hirvensalmi	Vt 5, Mt 429 liittymä, Uutelan pikavuoropysäkki	Turvaton	
22	Enonkoski	Mt 471 Osuuspankin luona oleva pysäkki (hidasteiden kohta)	Koululaiset joutuvat ylittämään päätien (voisiko linja-auto koukata koulun kautta?)	Parannusehdotus ylikulkusillan rakentaminen.
23	Parikkala	Rautatieaseman läheisyydessä oleva linja-autopysäkki	Linja-autojen risteämiskohta, jolle syöttöliikennettä, myös saattoliikennettä: Katos ja aikatauluinfo puuttuu, jätehuolto	
24	Parikkala	Särkisalmen Esson pihalla toimiva Matkahuolto	Linja-autojen risteämiskohta, jolle syöttöliikennettä, myös saattoliikennettä: Ahdas piha, sekavat liikennejärjestelyt, katos ja aikatauluinfo puuttuu	
25	Uukuniemi	Niukkalanmäen pysäkki	Koululaisten linja-autoon nousupaikka, johon ei johda kevyen liikenteen väylää	
26	Uukuniemi	Niukkalan mäki		Raskaalle liikenteelle tarvitaan oma kaista
27	Juva	Mt 4342, Hatsolan koulu	Koulun pysäkki; näkyvyys huono, pysäkin pitäisi olla leveämpi	
28	Juva	Vt 5, Hatsola	Pysäkillä joutuu odottamaan melko paljon lapsia pitkään. Kunnossapito paremmaksi, avaruus ei ulotu pysäkillä. Kouluvuoro jättänyt ns. Soiniemen lenkin ajamatta jo 2 kertaa syksyn 200 aikana huonon aurauksen vuoksi.	
29	Juva	Pt 15151, Kuosmalan koulu	Näkyvyysongelma, joka olisi huomioitava tien parannuksen yhteydessä	
30	Lappeenranta	Mt 3872 / Simolan koulu		Pysäkkien ja katosten parantaminen
31	Lappeenranta	Kasukkalan koulu		Pysäkkien ja katosten parantaminen
32	Lappeenranta	Rutolan koulu	Erityisen hankala pysäkki	
33	Lappeenranta	Vihtolan pysäkki		Pysäkkikatokset pysäkeille
35	Lappeenranta	Ilottulantien rautatien tasoristeys		Muuttaminen eritasoksi
36	Lappeenranta	Mt 390		Neljän pysäkkiparin parantaminen; levikkeet ja katokset
37	Lappeenranta	Mt 3931		Pysäkkien parantaminen tieosuudella
38	Lappeenranta	Voisalmen silta	Silta on kapea.	
39	Rantasalmi	Vt 14 / Mt 467 liittymä	Linja-autopysäkki. Paljon saattoliikennettä pysäkillä.	Liittymäalueen valaistus ja turvallisuuden parantaminen.

40	Rantasalmi	Valtatie 14 / mt 464 liittymä	Linja-autopysäkki. Paljon syöttöliikennettä.	Liittymäalueen valaistuksen ja liikenneturvallisuuden parantaminen. Pysäkillä katos.
41	Rantasalmi	Mt 464 / Leirintäalueen kohta (Lomakylä Järvisydän).	Linja-autopysäkki on talvella erittäin vaarallinen.	Pysäkin siirto tai toinen uusi pysäkki, ei aiheuta paljon kustannuksia.
42	Sulkava	Mt 438 / Lohilahden koulun kohta	Linja-autopysäkkiä ei ole, vaikka autot pysähtyy koululla.	
43	Kotka	Mt 357 (Hurukselantie), Kultaanrannan matkailukeskuksen kohta		Pysäkkien kehittäminen, katokset
44	Kotka	Pt 14632 (Kymilinnantien) ja Karhulantien liittymä	Ongelmallinen linja-autoliikenteen sujuvuuden kannalta	Joukkoliikenteen tunnistimet
45	Anjalankoski	Mt 371, paloaseman liittymä		Pysäkin siirto, Maantielle 371 muu vaara – merkki ja lisäkilpi ”Paloasema”
46	Pieksämäen MLK	Pt 15282, Naarajärven taajaman alue		Taajama-alueen pysäkkikatosten uusiminen.
47	Punkaharju	Mt 4401 Särkilahti – Lohilahti	Huono talvikunnossapito (auraus ja hiekoitus). Tiellä kulkee koululaisvuoroja ja tukkirekkoja.	
48	Ristiina	Pt 15119 / Pt 15117 Himalanpohjan liittymä		Liittymäalueen pysäkit tulisi varustaa katoksella.
49	Ristiina	Vt 15/13 ja Mt 4323 liittymä		Liittymäalueen pysäkit tulisi varustaa katoksella.
50	Ristiina	Vt 15/13 ja Pt 15118 liittymä (Pellosniemi)		Liittymäalueen pysäkkejä käytetään paljon. Pysäkkejä tulisi syventää ja ne tulisi varustaa katoksella.
51	Ristiina	Mt 4323 ja Pt 15114 liittymä (Kirkonkylä)		Liittymäalueen pysäkkejä käytetään paljon. Pysäkkejä tulisi syventää ja ne tulisi varustaa katoksella
52	Heinävesi	Vt 23 Rajakangas, Karvion silta		Kevyen liikenteen väylä
53	Heinävesi	Vt 23 Rajakangas, Pt 15422 Karvion Camping-Uittotupa liittymä	Bussikaista ja bussipysäkki puuttuvat. Lisäksi valaistus loppuu sillalle.	
54	Heinävesi	Mt 476, Rummukala		Nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h koulun kohdalle ja sadekatos koulun pysäkillä.
55	Heinävesi	Mt 467 ja Pt 15424 liittymä		Sadekatos liittymässä olevalle pysäkillä.

56	Heinävesi	Vt 23 Lajunlahti		Koulun liittymään väistötötilä. Syksyllä 2000 lähetetty tiepiiriin kirje väistötötilan / ohituskielion saamiseksi koulun liittymään.
57	Punkaharju	Pt 15195 tai pt 15196 Putikon taajama, harjulan levike		Talviauraus, pysäkin merkki tarpeen
58	Punkaharju	Pt 15195 tai Pt 15196 Putikon taajama, Opintien pysäkki		Levike tien itäpuolelle koulun kohdalle
59	Punkaharju	Pt 15364 ja Vt 14 liittymä		Nopeusrajoitus 80 km/h, koululaiset kulkevat
60	Punkaharju	Vt 14 ja Mt 4794 liittymä		Alikulikutunnelin tarve
61	Punkaharju, Saari	Mt 4791	Tien heikko kunto	
62	Miehikkälä	Miehikkälä, Mt 384 / 3831 liittymä, Multasillan liittymä	Koululaisilla on liittymässä auton vaihtoja, pysäkkien puute	
63	Miehikkälä	Pt 14747 Miehkälä, Saivikkala, Peräkasarin mäki	Näkyvyys on olematon ja tie kapea. Usein lapsia tiellä.	
64	Miehikkälä	Miehikkälä, Pt 14736 ja Mt 384 liittymä, Saivikkala	Näkyvyys olematon, uusi asuinalue	
65	Miehikkälä	Miehikkälä, Mt 384 Taavetintie – Munamäki Noin 1 km pt:n 14736 liittymästä pohjoiseen	Kapea tie ja alamäki, minkä vuoksi nopeudet ovat suuria. Kevyt liikenne on turvaton.	
66	Jaala	Jaala, Mt 363 Kuokkamäentien liittymän jälkeinen pysäkki		Ympäristöön sopiva sadekatos pysäkillle
67	Jaala	Jaala, Mt 363, Salparinteentien liittymän pysäkki		Ympäristöön sopiva sadekatos pysäkillle
68	Pertunmaa	Vt 5 ja Mt 328 Kuortin liittymän linja-autopysäkki	Linja-autopysäkin sijainti Vt 5:lla huono, koska saattaja ei pysty kääntymään turvallisesti pysäkin lähistöllä.	Linja-autopysäkin siirto ABC-aseman pihaan.
69	Valkeala	Mt 3751 Utin koulun kohta	Linja-autopysäkki on kaventunut auraslumista ja linja-auto ei mahdu pysäkillle.	
70	Hamina	Mt 170 Helsingintie		Pysäkeille tulisi saada uudet katokset (6 kpl)
71	Kotka	Vt 7 Mussalontien liittymä	Tultaessa valtatie 7 rampilta toiselle (pysäkit rampeilla) on Mussalontien ylittäminen vaikeaa.	
72	Kotka	Kymilinnantien ja Kalevantien liittymä	Liittymä koetaan turvattomaksi	

73	Lappeenranta	Vt 6 ja Vt 13 Selkäharjun liittymä	Valtatien 6 vilkas liikenne aiheuttaa ongelmia	Kiihdytyskaistat liittymään tai liittymän muuttaminen eritasoliittymäksi
74	Lappeenranta	Vt 6 ja Mt 3621 Helsingintien liittymä	Valtatien 6 vilkas liikenne aiheuttaa ongelmia	
75	Mikkeli	Vt 5 Otavan liittymä		Kiihdytyskaistat liittymään
75	Savonlinna	Vt 14 Kyrönsalmen silta	Sillan avutuessa paikallisliikenteen vuorot myöhästelevät 15-30 min ja joitakin vuoroja saatetaan joutua perumaan.	
76	Savonlinna	Vt 14, Kellarpellon liittymä	Radan ja liittymä välinen tieosuus on liian lyhyt. Liittymään pysähtyessä linja-auton perä jää radan päälle	
77	Savonlinna	Vt 14, Ensolan liittymä	Valtatien ylitys koetaan vaikeaksi	
78	Savonlinna	Valtatien 14, Naistenlahdentien liittymä	Jyrkkä mäki ennen liittymää Naistenlahdentiellä. Mäen päällä on linja-autojen kääntöpaikka, ja mäkeä alas tultaessa on vaarana liukua päätielle.	
79	Luumäki	Jurvalan liittymän pysäkit	LAL kärkipysäkki, perustelut: toimii liikennemuotojen välisenä pysäkinä tai kaupunki- ja kaukoliikenteen vaihtopysäkkinä. Pikavuorot 120 vuoroa/vko, vakiovuoroliikenne 80 vuoroa/vko	Pysäkin varustus kuntoon.
80	Valkeala	Valkeala kk pysäkki	LAL kärkipysäkki, perustelut: toimii liikennemuotojen välisenä pysäkinä tai kaupunki- ja kaukoliikenteen vaihtopysäkkinä. Pikavuorot 30 vuoroa/vko, vakiovuoroliikenne 200 vuoroa/vko	Pysäkin varustus kuntoon
81	Kotka, Karhula	Leikarin pysäkki	LAL kärkipysäkki, perustelut: toimii liikennemuotojen välisenä pysäkinä tai kaupunki- ja kaukoliikenteen vaihtopysäkkinä. Pikavuorot 120 vuoroa/vko, vakiovuoroliikenne 80 vuoroa/vko	Pysäkin varustus kuntoon, jalankulku Leikarin pihalta pysäkillä
82	Kotka	Sutelan pysäkki	LAL kärkipysäkki, perustelut: toimii liikennemuotojen välisenä pysäkinä tai kaupunki- ja kaukoliikenteen vaihtopysäkkinä. Pikavuorot 300 vuoroa/vko	Pysäkkivarustus kuntoon, autojen paikoitusalue käynyt pieneksi, liikennevalot lähiristeilyyn turvallisuuden parantamiseksi
83	Pyhtää	Siltakylä, motellin edustan pysäkki	LAL kärkipysäkki, perustelut: toimii liikennemuotojen välisenä pysäkinä tai kaupunki- ja kaukoliikenteen vaihtopysäkkinä. Pikavuorot 300 vuoroa/vko	Pysäkkivarustus kuntoon, yhteydet kevyen liikenteen väyliä
84	Valkeala	Utti, ABC-aseman edustan pysäkki	LAL kärkipysäkki, perustelut: toimii liikennemuotojen välisenä pysäkinä tai kaupunki- ja kaukoliikenteen vaihtopysäkkinä. Pikavuorot 80 vuoroa/vko, vakiovuoroliikenne 200 vuoroa/vko	Pysäkkivarustus kuntoon

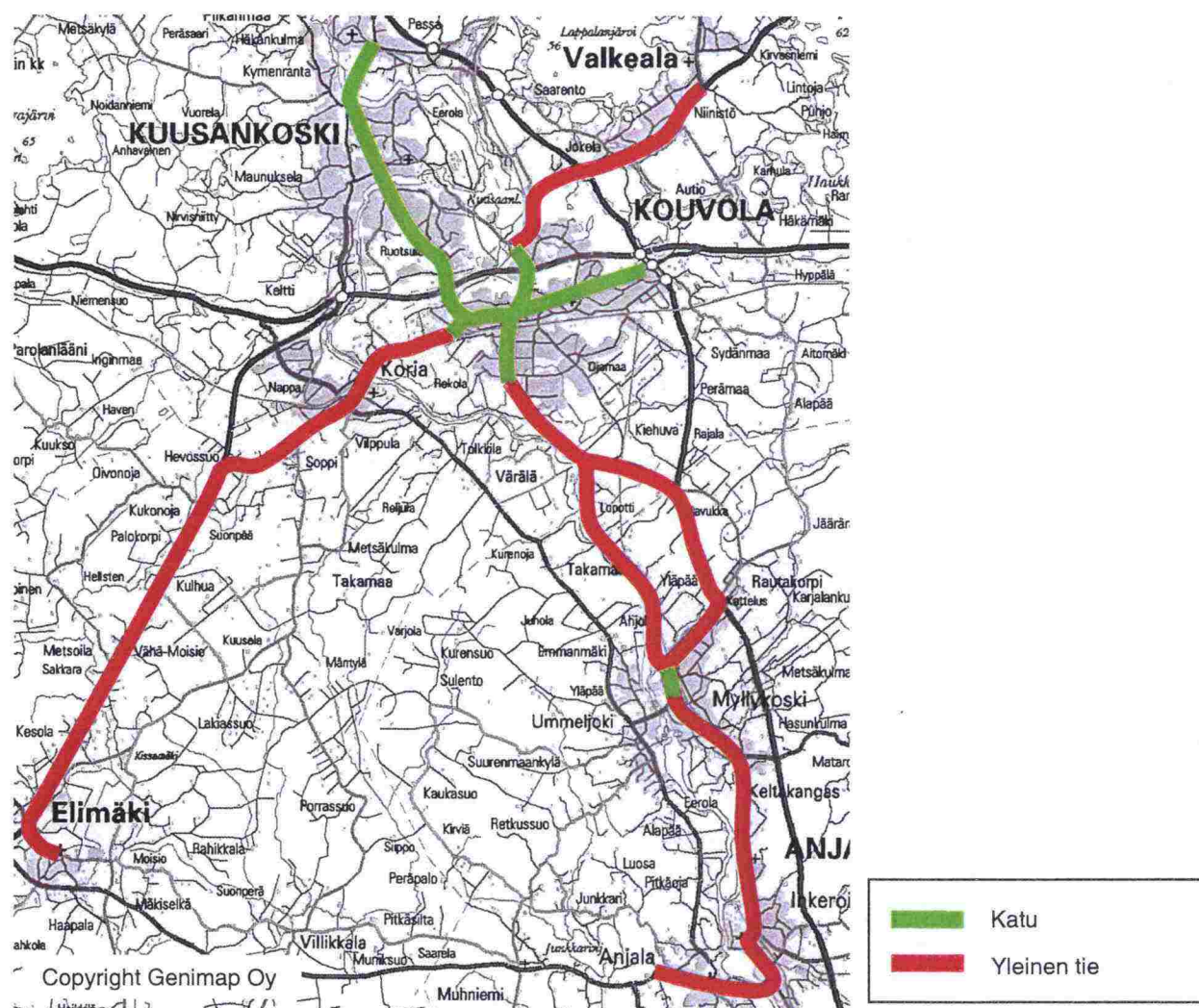
85	Kerimäki	Anttolan pysäkki	LAL kärkipysäkki, perustelut: toimii liikennemuotojen välisenä pysäkinä tai kaupunki- ja kaukoliikenteen vaihtopysäkinä. Pikavuorot 30 vuoroa/vko, vakiovuoroliikenne 300 vuoroa/vko	Pysäkkivarustus kuntoon; katos puuttuu toiselta puolelta, kevyen liikenteen kulku pysäkillä ongelmallinen Savonlinnan suuntaan
86	Rautjärvi	Rautjärvi asema TH pysäkki	LAL kärkipysäkki, perustelut: toimii liikennemuotojen välisenä pysäkinä tai kaupunki- ja kaukoliikenteen vaihtopysäkinä. Pikavuorot 70 vuoroa/vko, vakiovuoroliikenne 50 vuoroa/vko	Pysäkkivarustus kuntoon (katos, penkit, valaistus)
87	Ristiina	Ristiina TH pysäkki	LAL kärkipysäkki, perustelut: toimii liikennemuotojen välisenä pysäkinä tai kaupunki- ja kaukoliikenteen vaihtopysäkinä. Pikavuorot 60 vuoroa/vko, vakiovuoroliikenne 200 vuoroa/vko	Pysäkkivarustus kuntoon (katos, penkit, valaistus), pysäkillä myös kansainvälistä liikennettä
88	Joutseno	Korvenkylä	LAL kärkipysäkki, perustelut: toimii liikennemuotojen välisenä pysäkinä tai kaupunki- ja kaukoliikenteen vaihtopysäkinä. Pikavuorot 100 vuoroa/vko, vakiovuoroliikenne 130 vuoroa/vko	Pysäkkivarustus kuntoon
89	Rantasalmi	Parkunmäki pysäkki	LAL kärkipysäkki, perustelut: toimii liikennemuotojen välisenä pysäkinä tai kaupunki- ja kaukoliikenteen vaihtopysäkinä. Pikavuorot 120 vuoroa/vko, vakiovuoroliikenne 120 vuoroa/vko	Pysäkkivarustus kuntoon, syöttöliikenteelle tilaa
90		Kuortti TH	LAL kärkipysäkki, perustelut: toimii liikennemuotojen välisenä pysäkinä tai kaupunki- ja kaukoliikenteen vaihtopysäkinä. Pikavuorot 180 vuoroa/vko	Pysäkkivarustus kuntoon (pysäkkikatokset), saattoliikenteelle paremmat edellytykset etelään päin mentäessä. ABC-aseman pihasta turvallinen kevyen liikenteen väylä pysäkeille

JOUKKOLIIKENTEN PÄÄREITIT KOUVOLAN JA KUUSANKOSKEN SEUDULLA

Keskeisimmät pääreitit seudulla ovat reitit Kouvolan ja Elimäen välillä (Korian kautta) sekä Valkealan, Voikkaan ja Inkeröisen välillä. Pääreittien kehittämiseen liittyvänä toiveena seudulla on, että löydetään vähimmäiskriteerit mm. pysäkkikatosten ja pysäkeillä tarjottavan matkustajainformaation suhteen. Tällä hetkellä pysäkkikatokset ovat vanhoja ja matkustajainformaatio on niiltä usein jäänyt pois.

Kouvolassa hyödynnetään mainossopimuksia (MoreGroup) pysäkkien rakentamisessa, hoidossa ja kunnossapidossa.

Vuonna 1997 on valmistunut selvitys "Maankäyttö ja joukkoliikenne Kouvolan seudulla". Selvityksessä on tarkasteltu joukkoliikenteen palvelutasoa, aluerakennetta, autonomistusta ja joukkoliikenteen kysyntää. Selvitys sisältää päätelmiä koko kuntayhtymän (Kouvola, Kuusankoski, Anjalankoski, Elimäki, Iitti, Jaala, Valkeala) alueen maankäytön kehittämisestä.



Kouvolan ja Kuusankosken seudulla olevat joukkoliikenteen pääreitit.

JOUKKOLIIKENTEN PÄÄREITIT KOTKAN JA HAMINAN SEUDUILLA

Kotka

Joukkoliikenteen pääreittejä Kotkan seudulla ovat reitit Kotkansaari - Kyminlinna - Karhula - Haminan suunta ja Kyminlinna - Pyhtään suunta. Reitit kulkevat pääasiassa katuverkolla ja alemmalla tieverkolla. Reittejä voidaan kehittää pienin parannuksin.

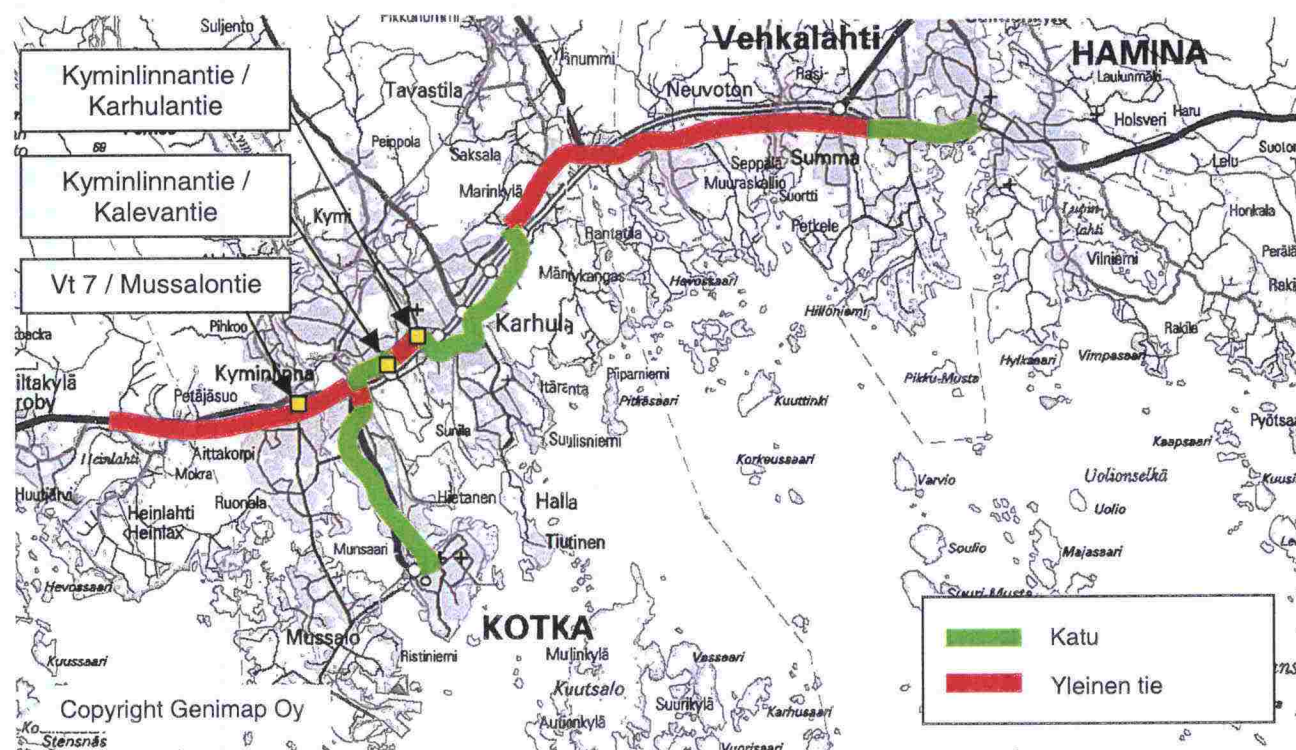
Linja-autojen ajaessa Kotkan suunnasta valtatie 7 rampilta suoraan toiselle rampille takaisin valtatielle (pysäkit rampin yhteydessä), on Mussalontien ylittäminen vaikeaa. Kymilinnantien ja Karhulantien liittymä on myös ongelmallinen linja-autoliikenteen sujuvuuden kannalta. Kymilinnantien ja Kalevantien liittymä koetaan taas turvattomaksi. Kotkasta päin katsottuna Karhulan jälkeen pysäkkikatos puuttuu noin viideltä pysäkiltä. Valtatie 7 ramppien ja Mussalontien yhteyteen on toteutettu henkilöautoille liityntäpysäköintialue. Tulevaisuudessa Åhlströmintiehen kytkeytyvät suunnitelmat tulevat vaikuttamaan merkittävästi Karhulan suunnan linja-autoliikenteen reitteihin.

Kotkansaaresta Mussaloon johtavaa Merituulentietä ollaan muuttamassa yleiseksi tieksi. Tiellä kulkee myös linja-autojen reittejä.

Kotkan kaupunki toteuttaa itse noin 20 pysäkkikatosta vuosittain. Kotkan ja Karhulan välille on tulossa myös MaxiMedian katoksia.

Hamina

Haminassa kaivataan uusia katoksia Helsingintien pysäkeille. Katoksia tarvitaan 6 kpl.



Kotkan ja Haminan seudulla kulkevat joukkoliikenteen pääreitit ja niihin liittyvät ongelmakohteet.

JOUKKOLIIKENTEN PÄÄREITIT LAPPEENRANNAN JA IMATRAN SEUDULLA

Lappeenranta

Lappeenrannassa avattiin matkakeskus vuonna 2000, jolloin linja-autoasema siirrettiin keskustasta rautatieaseman yhteyteen. Matkakeskuksen kautta kulkevat kaikki kauko- ja paikallisliikennevuorot, ja se toimii juna- ja linja-autoliikenteen asiakastilana. Kaikki paikallisliikennevuorot kohtaavat myös keskustassa Valtakadulla, joka toimii paikallis- ja kaukoliikenteen terminaalina. Lappeenrannan kaupunki on kehittämässä matkakeskuksen ja Valtakadun vaihtoalueiden välistä informaatiojärjestelmää, jossa on tarkoituksena kehittää muuttuvana opasteena aikataulujärjestelmä (linja-auto- ja junaliikenne).

Lappeenrannan maaseudun joukkoliikenteestä on tehty vuonna 1993 suunnitelma, jossa on selvitetty maaseutuliikenteen silloinen palvelutaso, palvelutasotavoitteet sekä palvelutason kehittämisesityksiä. Selvityksessä esitetyt reittimuutokset on pääosin toteutuneet.

Joukkoliikenteen pääreittejä Lappeenrannassa ovat Valtakadulta länteen Helsingintie, etelään matkakeskus / Hyrynmäki -suunta, pohjoiseen Taipalsaaren suunta sekä Itään Imatran suunta ja Mustolan suunta. Pääreitit kulkevat suurimmaksi osaksi katuverkolla.

Pääreiteillä ongelmallisia kohtia ovat valtateiden 6 ja 13 Selkäharjun liittymä sekä valtatie 6 ja Helsingintien liittymä, joissa ongelmaksi koetaan valtatie 6 vilkas liikenne. Selkäharjuun liittymään toivotaan kiihdytyskaistoja tai liittymän muuttamista eritasoliittymäksi.

Kunnossapidon kannalta pääreiteillä ongelmallisiksi koetaan etelään suuntautuvat reitit: Simola, Nuijamaa ja Vaalimaan suunta. Ongelmia aiheuttaa nopeat sään vaihtelut, jolloin kunnossapito tehdään toisinaan myöhässä. Tämän vuoksi Lappeenrannan alueella joudutaan perumaan joitakin vuoroja vuosittain hiekoituksen myöhästyessä.

Viitoituksen ja liikenteen ohjauksen suhteen yleisillä teillä ei ole joukkoliikenteen kannalta puutteita.

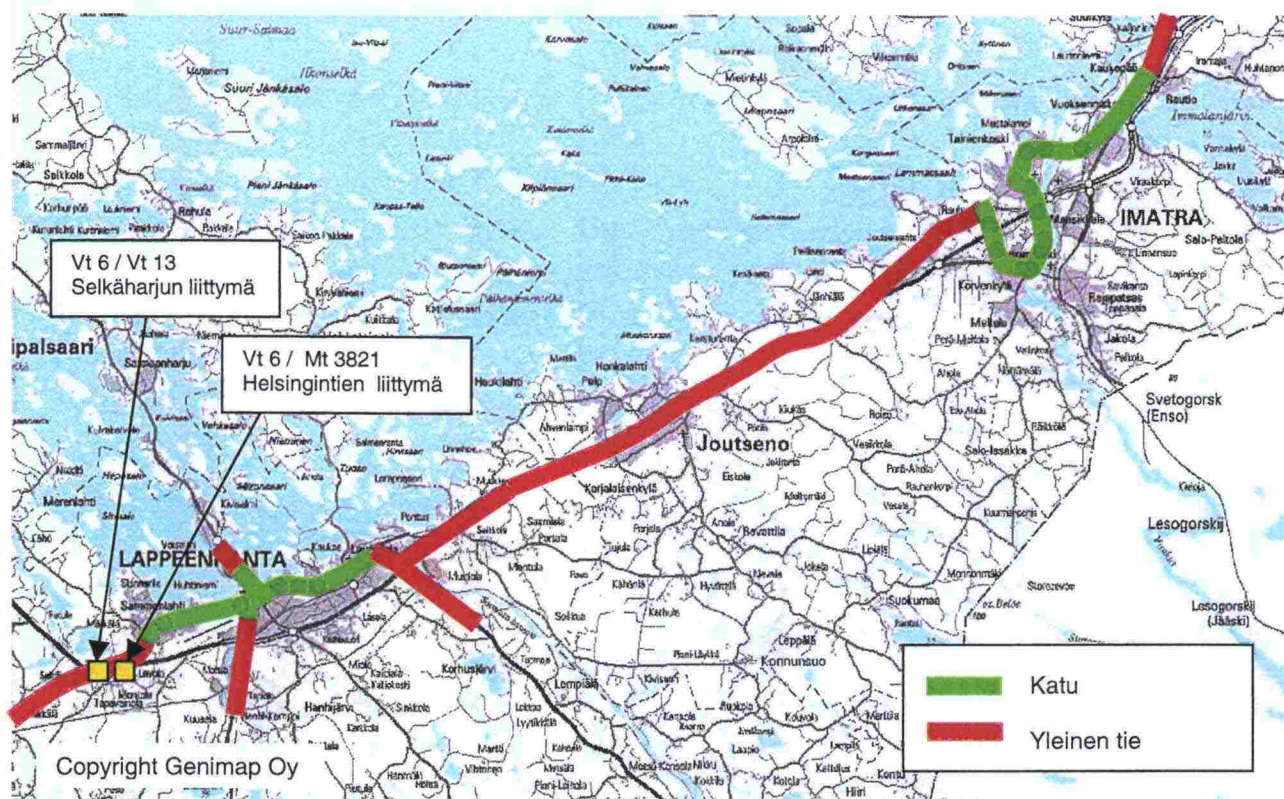
Lappeenrannan kaupunki on kehittämässä pysäkkejä nostamalla niiden laatutasoa, jolloin kaupunki tarvitsee tietoa myös yleisten teiden pysäkkien nykyisestä laatutasosta. Kaupungin ja liikennöitsijän välillä yhteistyö on säännöllistä ja ympärivuotista. Yhteistyötä tehdään aikataulusuunnittelun ja kadunrakennushankkeiden yhteydessä.

Imatra

Imatralla lähes kaikki paikallisliikenne kulkee katuverkolla. Myös pikavuorot kiertävät Imatran katuverkon ja keskusaseman kautta, joten valtatie 6 pitkin ei kulje joukkoliikennettä. Keskusasemaa haluttaisiin kehittää matkakeskukseksi.

Vuonna 1989 on tehty Etelä-Karjalan ydinalueen joukkoliikenteen selvitys. Imatran kaupunki on tehnyt logistiikkaselvityksen muutama vuosi sitten. Joukkoliikenteen suunnittelu on tällä hetkellä kausittaista, jonka lisäksi ei ole tarvetta muille suunnitelmille.

Joukkoliikenteen pääreitti kulkee Imatralla itä-länsi -suunnassa: Vt 6 – Mannertie – Joutsenonkatu – Korvenkannantie – Helsingintie – Tainionkoskentie – (Keskusasema)- Tainionkoskentie – Tornansillantie – Vuoksenniskantie – Rönkäntie – Karjalantie – Vt 6. Raja-asemalle (Svetogorsk) ei ole paikallisliikennettä. Pääreitti ei kulje Imatran kaupungin alueella juurikaan yleisiä teitä pitkin, minkä vuoksi reitillä ei ole tiepiiriä koskevia kehittämis- tai ongelmakohteita. Myöskään joukkoliikenne-etuisuuksille ei ole tarvetta.



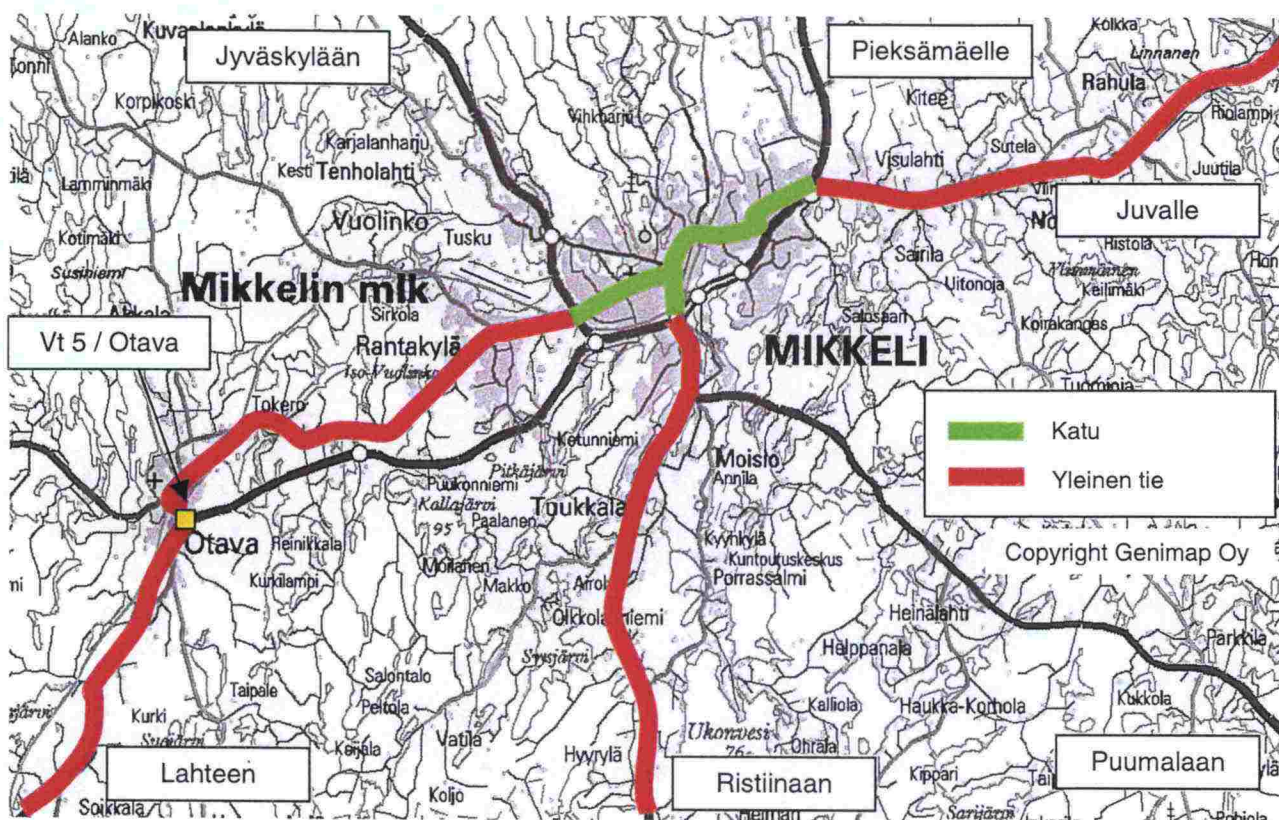
Lappeenrannan ja Imatran kaupunkiseutujen alueella kulkevat joukkoliikenteen pääreitit ja niihin liittyvät ongelmakohteet.

JOUKKOLIIKENTEN PÄÄREITIT MIKKELIN SEUDULLA

Vilkkain joukkoliikennereitti seudulla on reitti Mikkelistä Tokeron kautta Otavaan vanhaa tietä (pt 15105) ja siitä Lahden tai Hirvensalmen suuntaan. Toiseksi vilkkain reitti on Juvan suuntaan (vt 5). Siitä seuraavaksi vilkkaimmat reitit ovat järjestyksessä Ristiinan suuntaan (vt 13), Jyväskylän suuntaan (vt 13), Puumalan suuntaan (kt 62) ja Pieksämäen suuntaan (kt 72).

Linja-autoliikennettä sujuvoittaville tai matka-aikaa lyhentäville toimenpiteille ei Mikkelin seudulla ole juurikaan tarvetta. Vuorojen tiheyttä pidetään merkittävämpänä asiana kuin nopeuttamista. Pysäkkikatoksiin liittyvät ongelmat ovat samat kun tiepiirin alueella yleensäkin. Pysäkkien sijainnit pääreiteillä ovat suurin piirtein kunnossa. Kevyen liikenteen yhteydet pysäkeille ovat huonot siellä, mistä kevyen liikenteen väylä puuttuu kokonaan. Kevyen liikenteen väylä puuttuu mm. Anttolan tienvarresta. Ongelmia on lisäksi aikataulutiedotuksessa pysäkeillä ja pysäkkien talvihoidossa. Henkilöautojen liityntä-, saatto- ja noutoliikenteen yhteyksien parantaminen koskee lähinnä keskustoja.

Yksittäisistä ongelmakohteista Mikkelin seudulla on tullut esiin kiihdytyskaistan tarve valtatiellä 5 Otavan liittymän kohdalla.



Mikkelin seudun joukkoliikenteen pääreitit ja niihin liittyvät ongelmakohteet.

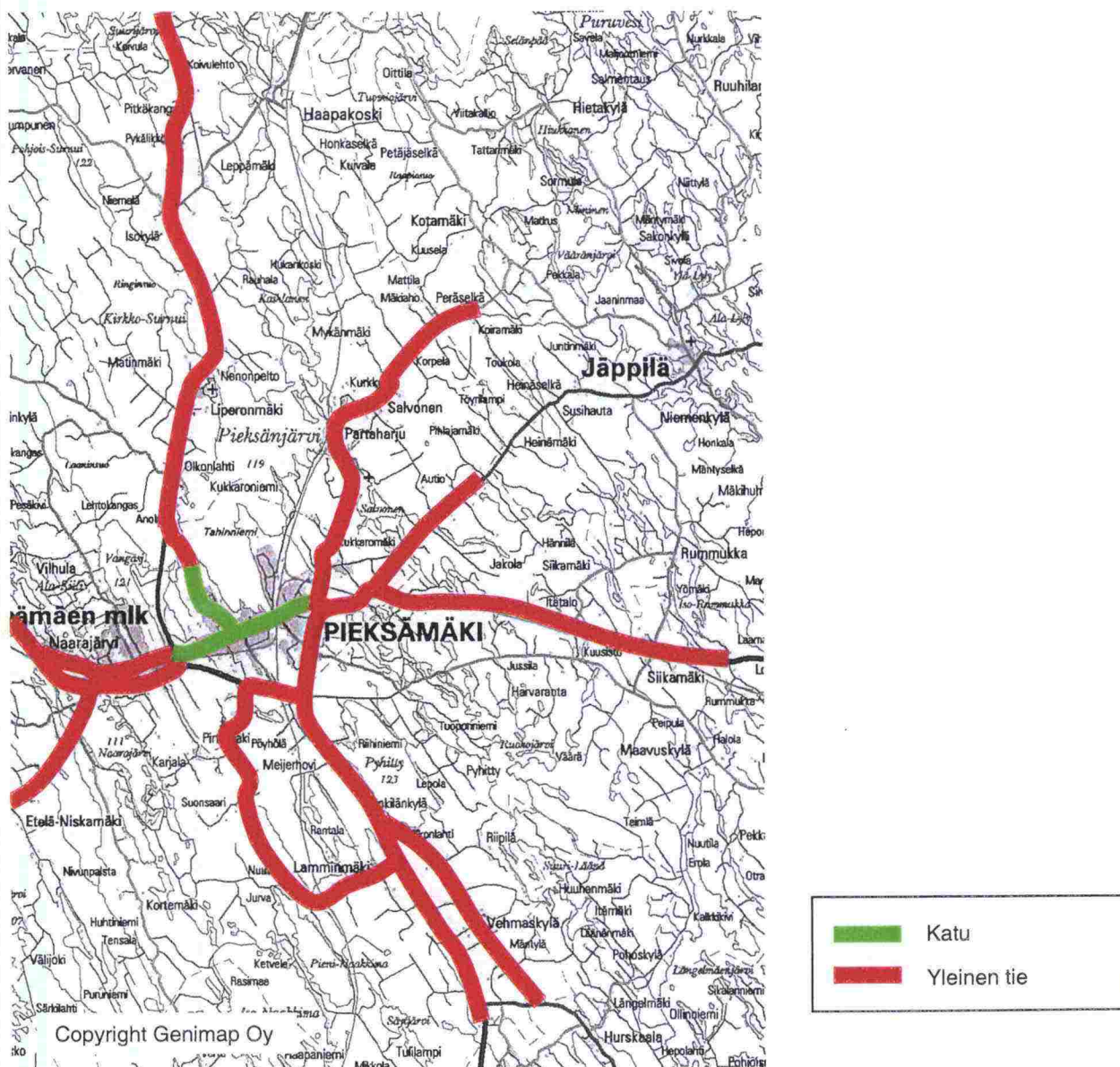
JOUKKOLIIKENTEN PÄÄREITIT PIEKSÄMÄEN SEUDULLA

Joukkoliikenteen pääreitit Pieksämäen seudulla on esitetty alla olevalla kartalla. Pääreittien kehittämistarpeet liittyvät pysäkkien hoidon, lähinnä aurauksen parantamiseen, taajamissa olevien pysäkkien katosten lisäämiseen ja uusimiseen sekä pysäkkien nimeämiseen taajama-alueilla. Matkustajainformaatiota pääreiteillä voidaan kehittää lisäämällä pysäkkiaikatauluja.

Pieksämäellä on käynnistymässä matkakeskushanke. Matkakeskuksen toteuduttua tulee tarpeelliseksi sen opastaminen ja viitoittaminen.

Pieksämäen paikallisliikenteessä on tehty syksyllä 2000 muutoksia. Tällä hetkellä tarkkaillaan muutosten vaikutuksia.

Seudun kunnilla on käytettävissään yhteinen henkilöliikennelogistikko. Tämä antaa enemmän mahdollisuuksia myös Tiehallinnon kanssa tehtävään yhteistyöhön. Yhteistyön osalta tarpeelliseksi koetaan yhteisten palaverien lisääminen.



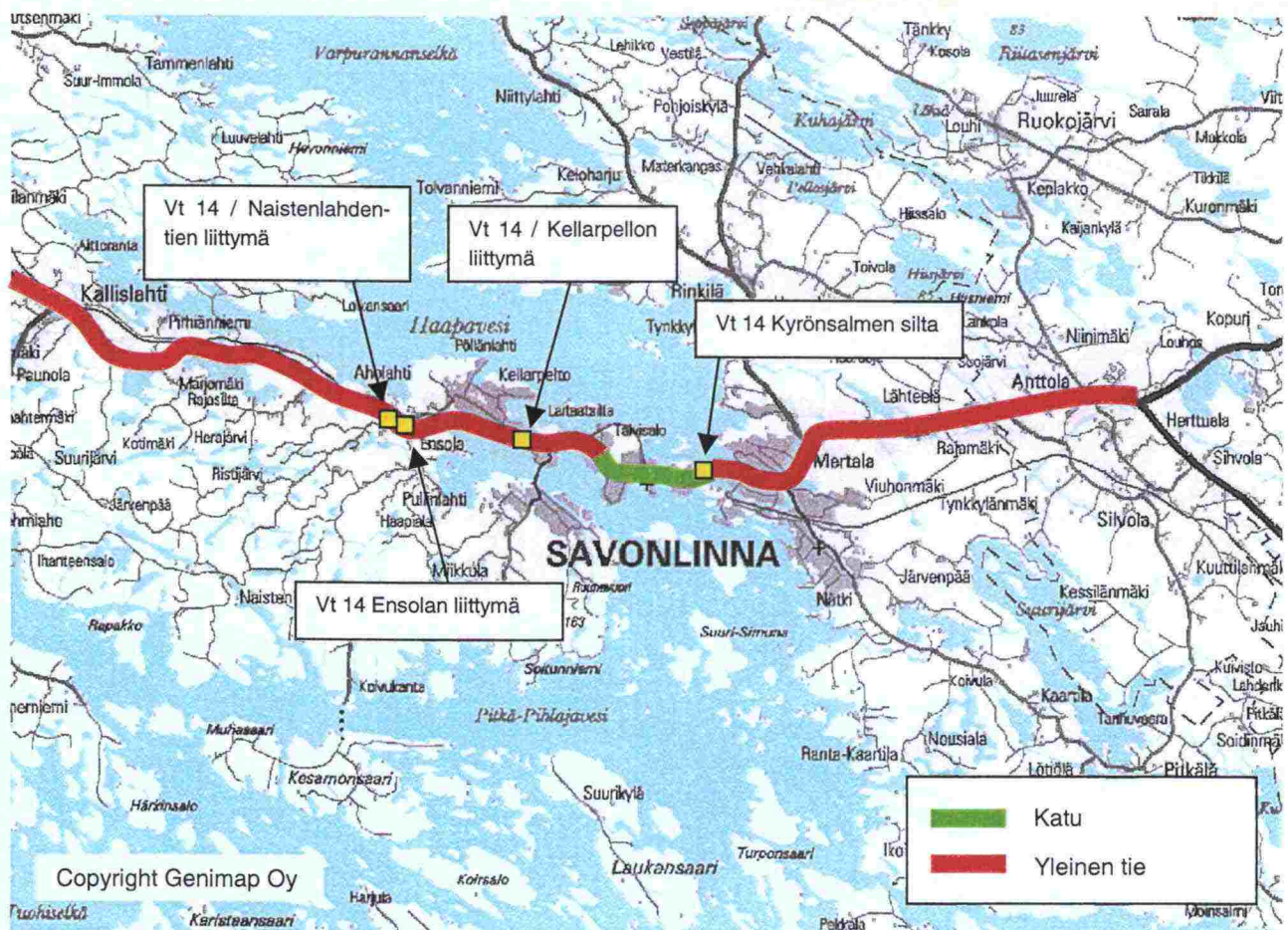
Joukkoliikenteen pääreitit Pieksämäen seudulla.

JOUKKOLIIKENTEN PÄÄREITIT SAVONLINNAN SEUDULLA

Valtatie 14 kulkee Savonlinnan kaupungin läpi ja muuttuu kaupungin kohdalla kaduksi. Paikallisliikenne kulkee siten kaupungin läpi kaupungin katuverkolla ja länsi- ja itäpäässä yleistä tietä (vt 14) pitkin. Vesistöjen vuoksi linjat joutuvat ajamaan pitkälti samaa reittiä (Olavinkatu).

Savonlinnassa ei ole tehty joukkoliikenteeseen liittyviä suunnitelmia 70-luvulla tehdyn liikennesuunnitelman jälkeen.

Joukkoliikenteen pääreitti kulkee Savonlinnan kaupungin läpi valtatietä 14 ja kaupungin katuverkkoa pitkin. Yleisillä teillä olevia ongelma- tai kehittämiskohteita pääreitillä on yhteensä neljä. Kyrön salmen silta koetaan ongelmalliseksi, koska sillan avutuessa paikallisliikenteen vuorot myöhästelevät 15-30 min ja joitakin vuoroja saatetaan joutua perumaan. Valtatien 14 ja Naistenlahdentien liittymässä on jyrkkä mäki ennen liittymää Naistenlahdentiellä. Mäen päällä on linja-autojen kääntöpaikka, ja mäkeä alas tultaessa on vaarana liukua päätielle. Valtatiellä 14 Ensolan liittymässä valtatie ylitys koetaan vaikeaksi. Kellarpellon liittymässä radan ja liittymä välinen tieosuus on liian lyhyt. Liittymään pysähdyttäessä linja-auton perä jää radan päälle.



Savonlinnan joukkoliikenteen pääreitit ja niihin liittyvät ongelmakohteet.

JOUKKOLIIKENNETTÄ SUOSIVIEN TOIMENPITEIDEN KESKIMÄÄRÄISIÄ KUSTANNUKSIA

Roskakori pysäkillä		500 mk
Pysäkin näkemien parantaminen		500 mk
Ajoa haittaavan liikennemerkin siirto		500 mk
Pysäkkikyltti (sis. pysäkin nimen, linjanumerot ja määränpäät)		1 000 mk
Kestävä aikataulukaappi		1 000 mk
Ennakoiva hiekoitus (1 kuorma = pistehiekoitusta 60-70 km)	[kerta]	1 500 mk
Ajoa haittaavan valaisinpylvään siirto		5 000 mk
Lukitusmahdollisuus viidelle polkupyörälle pysäkin yhteyteen		5 000 mk
Pysäkin uudelleenmuotoilu sujuvammin ajettavaksi		5 000 – 25 000 mk
Uusi pysäkkikatos		6 000 – 30 000 mk
Saarekkeellinen suojatie pysäkin yhteyteen		10 000 mk
Jalankulkuyhteys pysäkillä (liittymästä n. 20 metriä)		15 000 mk
Korotetun odotustilan rakentaminen pysäkillä, "laituri"		15 000 mk
Pyörätien ohjaus pysäkin takaa		15 000 – 30 000 mk
Uuden pysäkin rakentaminen		20 000 – 25 000 mk
Joukkoliikenne-etuisuus nykyisiin liikennevaloihin	[liittymä]	25 000 mk
Yhden aurausyksikön 60 km:n lenkki (auraus, hiekoitus, höyläys)	[mk/kk]	25 000 – 40 000 mk
Alikulkuväylä ja siltä yhteydet pysäkillä		1 – 1,5 Mmk

ISSN 1457-9871
ISBN 951-726-784-3
TIEH 3200683